GEORG KOPP

Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester

Die Abenteuer der Kreuzer »Goeben« und »Breslau« im Weltkrieg

K. F. KOEHLER VER. LAG. IN LEIPZIG
1789

Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester „Goeben" und „Breslau".

Als Auslandsdeutscher, den das Schicksal in früher Jugend nach Südrußland verschlug, war ich nicht allein in der Lage, dem Inhalt des Buches die Form zu geben, in der es jetzt vorliegt. Erfüllt von dem Bewußtsein, daß das deutsche Volk begründetes Interesse an der Kenntnis dessen hat, was die „Goeben" und die „Breslau" im großen Weltkrieg bedeuteten und geleistet haben, betraute ich Herrn Dr. phil. Hans von Malottki mit der Aufgabe der literarischen Formung meines Erlebnisses. Indem ich die Freundespflicht erfülle, ihm an dieser Stelle für die treue Mitarbeit zu danken, hoffe ich, daß der Erfolg das gemeinsame Werk rechtfertigt.

Georg Kopp.

Inhalt.

	Seite
Schicksal	9
Eingekreist	15
Vor der Entscheidung	36
Der Durchbruch	47
Im Versteck	58
Die Dardanellen	65
Die Überraschung	75
Der Funke zündet	87
Hölle Sebastopol	95
„Fes Aufbügeln“	115
Im Feuer der russischen Schwarzen-Meer-Flotte	119
Der Russenschreck geht um	132
Minen!	142
Auf der Jagd nach Geheimfunkstationen	167
Unruhige Hafentage	180
„Kämpfen bis zum Äußersten“	196
Der Vernichtung entronnen	207
Die Falle!	226
Sommergefechte	251
„Imperatriza Maria!“	261
Im Schwarzen-Meer-Sturm	275
Das Ende der russischen Schwarzen-Meer-Flotte	286
Der Rückzug	300
„Jawus Sultan Selim“	310
Verzeichnis der Bilder und Karten	316

Schicksal.

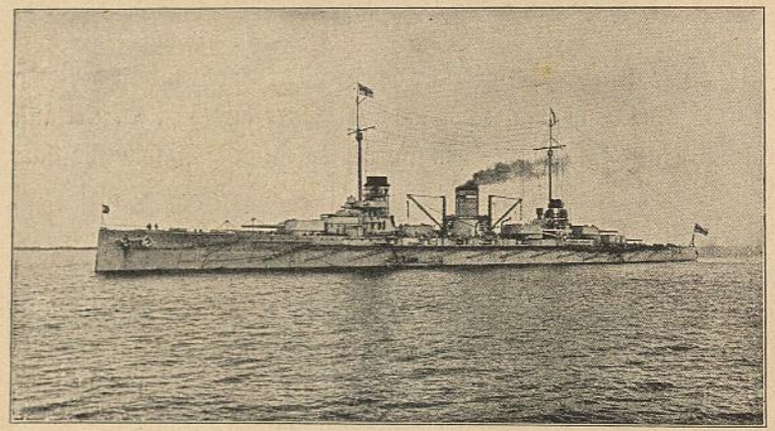
Januar 1914! .... Durch die dunkle Winternacht braust der Zug gen Süden; dann und wann tauchen Lichter aus dem Dunkel auf, die Bremsen knirschen — ein kurzer Aufenthalt — unaufhaltsam geht es weiter.

Eintönig klingt das Rattern der Räder —

Man hat Zeit, um sich mit den letzten Ereignissen noch einmal zu beschäftigen. Wie überraschend alles kam! Gestern noch in Wilhelmshaven .... Aus den Abschiedsworten der Kameraden hatte es wie stiller Neid geklungen. Sie mußten in der Heimat bleiben, indes mich jetzt der Zug über die Alpen trug. Aus Schnee und Eis in den Frühling; bald wird in Fluten von Licht das Meer sonnig und blau heraufschimmern — Etwas Neues und Unerwartetes soll beginnen —

Als Auslandsdeutscher war ich 1911 aus Südrußland nach Kiel gekommen, um meiner Militärpflicht nachzukommen. Die Zeit flog schnell vorüber und neigte sich ihrem Ende zu. Im Oktober sollte ich als Matrose entlassen werden. Dann hieß es wieder zurück in die ferne Heimat. Da kam jetzt die Abkommandierung auf die „Goeben". In Genua sollte ich an Bord gehen, den Rest der Dienstzeit auf dem Auslandskreuzer erledigen, um dann bei Gelegenheit in Konstantinopel das Schiff zu verlassen und bald darauf mit der Stationsyacht „Loreley" nach dem Schwarzen Meer, der Heimat entgegen, zu fahren.

Die Freude war natürlich groß. Auf ein Auslandsschiff zu kommen, war der geheime Wunsch eines jeden von uns. Jetzt war die Erfüllung da und die Hoffnung auf eine schöne Zeit, die Aussicht, fremde Länder und Leute kennenzulernen, den Zauber des Mittelländischen Meeres zu verspüren, das alles versetzte mich in Spannung und freudige Erregung. —



Draußen auf der Reede lag die „Goeben", das schnellste Kriegsschiff im Mittelmeer.

Als ich in Genua den Bahnhof verließ, ahnte ich nicht, daß nun vier schicksalsschwere Jahre vergehen sollten, ehe ich wieder im ratternden Zuge sitzen würde, ahnte ich auch nicht, daß die „Goeben", die mich der Heimat näherbringen sollte, nun für lange Zeit gleichsam meine zweite Heimat sein würde.

*

Draußen auf der Reede lag in einer glitzernden, blauen Herrlichkeit der modernste deutsche Panzerkreuzer, das schnellste Kriegsschiff im Mittelmeer, lag die „Goeben".

Es war ein freudiges Wiedersehen. Im Kieler Hafen hatte ich den neuen Panzerkreuzer oft bewundert und jetzt führte mich ein un-

verhoffter Befehl auf dieses Schiff, das wir mit freudigem Stolz, manche andere seefahrende Nation jedoch mit Neid und Mißgunst betrachteten.

Da lag die „Goeben". Drohend und wuchtig ragte der gedrungene niedrige Körper mit den Aufbauten aus dem plätschernden Hafenwasser. Grell tanzte und sprühte das Sonnenlicht auf der schweren Panzerung, indes eine dünne Rauchfahne aus einem der riesigen Schornsteine quirlte. Ungeheure Kraft schien der graue Leib auszuströmen, der dort unbeweglich auf dem Wasser ruhte —

War dieses Schiff, das dort unten im Wetterwinkel Europas die deutsche Flagge zeigte und durch sein bloßes Dasein den Neid der anderen erregte, nicht gleichsam das Symbol deutscher Macht und Kraft? Wurde es nicht auch einfach deshalb, weil es da war, als Herausforderung angesehen?

In unerhört schneller Fahrt war die „Goeben" 1912 von Kiel nach Malta und in die türkischen Gewässer gelaufen, als es im Balkanhexenkessel wieder zu brodeln anfing und die geschlagenen türkischen Truppen in wilder Flucht auf Konstantinopel zurückfluteten. Damals hatte die Verschärfung der politischen Lage in Südosteuropa und im Nahen Orient die interessierten Mächte veranlaßt, ihre Seestreitkräfte in jenen Gewässern zu verstärken, um bei Unruhen und Fremdenverfolgungen einzugreifen.

Als dann die „Goeben" vor Konstantinopel erschien, lenkte der Neuling die Aufmerksamkeit der versammelten Seestreitkräfte anderer Völker auf sich und Engländer, Russen, Franzosen und Italiener blickten neidisch und argwöhnisch auf dieses stolze Schiff, an dessen Heck die deutsche Flagge wehte. —

Jetzt hatten sich die Wetterwolken am politischen Horizont zerteilt. Die Friedenssonne strahlte wieder über dem Balkan. Für die „Goeben" hatte eine schöne Zeit begonnen, während der manche Fahrt gemacht und viele Häfen im Mittelmeer besucht wurden.

überall wurde das deutsche Kriegsschiff freudig begrüßt und gern gesehen. In bulgarischen, griechischen, türkischen, italienischen und ägyptischen Häfen war besonders bei den blühenden deutschen Kolonien die Freude groß, wenn der Anker der „Goeben" in den Grund rauschte und Empfänge und Bordfeste veranstaltet wurden. In vollen Zügen genoß jeder von uns diese Zeit. —

Keiner dachte daran, daß sie bald ein überraschendes, jähes Ende finden sollte.

•

Die Zeit flog schnell dahin. Schon das zweite Jahr weilte die „Goeben" im Mittelmeer. Es wurde davon gesprochen, daß sie bald vom Schwesterschiff „Moltke" abgelöst würde. Seit der Abkommandierung von Kiel hatte das Schiff noch keine Werft aufgesucht. Maschinen- und Kesselmaterial wurden während der langen Auslandszeit sehr beansprucht; besonders die Kesselrohre der „Goeben" waren arg in Mitleidenschaft gezogen. Eine Überholung war dringend nötig, umsomehr als ein Auslandsschiff ja immer einen möglichst hohen Grad von Gefechtsfähigkeit haben soll. Und überdies stand die „Goeben" doch nicht umsonst in dem Ruf, das schnellste Kriegsschiff im Mittelmeer zu sein. Die überlegene Schnelligkeit hatte ihr ja einen besonderen Nimbus verliehen.

Aus irgendeinem Grunde verzögerte sich jedoch die Ablösung. In dieser Zwischenzeit wurden aber die Kesselrohre der „Goeben" nicht besser; eine Ausbesserung mußte vorgenommen werden. Der Gedanke, eine Werft aufzusuchen, wurde fallengelassen, weil das Auslandsschiff ja stets in möglichster Bereitschaft sein soll. Etwaige Reparaturarbeiten mußten unter Umständen, wenn es erforderlich war, schnell abgebrochen werden können. Deshalb entschloß sich unser Admiral, die Auswechselung und Ausbesserung der schadhaft gewordenen Kesselrohre mit Schiffsmitteln vorzunehmen, obwohl das eine große Belastung für die Besatzung bedeutete. In der Heimat

digkeit wiedererlangt und damit auch ihre alte Kampffähigkeit wiedergewonnen.

Für uns, die wir in Pola unaufhörlich arbeiteten, ganz unbemerkt, hatte sich die politische Lage immer mehr zugespitzt. Schon vier Wochen waren seit der Mordtat von Serajewo vergangen. Immer düsterer türmte sich das Kriegsgewölk über Europa. Noch versuchte die Kunst der Diplomaten, ein zwangsläufiges Geschehen aufzuhalten. Es war zu spät! Mit schauerlicher Notwendigkeit begann das Schicksal seinen Lauf. —

Was bedeutet schon das winzige Einzelschicksal? — Ich fühle, daß ich meine Heimat sobald nicht wiedersehen werde. Ein seltsames Geschick, das mich auf dieses Schiff führt! Mit Heimatgedanken bin ich an Bord gekommen. Und nun reißt das Schicksal dieses Schiff und mich in den Weltensturm hinein. —

Nun bist du, „Goeben", schönes, stolzes Schiff, meine Heimat! Mein Schicksal ist an das deine gekettet. — Glückauf! —

Eingekreist.

Am 29. Juli verlassen wir die Reede von Pola und gehen nach Triest in See, um unseren Kohlenbedarf zu decken. Schon die kurze Fahrt zeigt, daß die ausgebesserten Kessel zur Zufriedenheit arbeiten.

Bald liegen wir in Triest und beginnen sofort mit der Kohlenübernahme. — Am nächsten Abend laufen wir wieder mit südlichem Kurs aus, obwohl noch keineswegs genügend Kohlen übernommen sind. Es ging recht langsam und mit Unterbrechungen von statten. —

Mit mäßiger Fahrt laufen wir durch die dämmernde Julinacht. Wenn der Mond dann und wann durchs Gewölk bricht, zeichnen sich im ungewissen Licht die Konturen der italienischen Küste ab — einzelne Lichter blinken verloren auf —

In ewig gleichem Rhythmus rauscht das Wasser am Bug auf und streicht die Schiffswände lang, während vom Heck her das dumpfe Poltern der Schrauben herüberdringt. —

So gleiten wir durch das Dunkel. Etwas merkwürdig Beunruhigendes und Aufregendes hat diese Fahrt. Sonst wird die Fahrtroute immer bekanntgegeben, diesmal aber nicht! Die wenigsten wissen, wohin es geht. In dieser Ungewißheit wird die Nacht zugebracht. —

Aber es liegt etwas in der Luft! Irgendetwas bereitet sich vor. Das zeigt schon der außergewöhnlich starke Funkverkehr. In der Funkbude der „Goeben" ist man an der Arbeit. —

Den ganzen nächsten Tag über geht die Fahrt nach Süden. In makelloser Reinheit glitzert und blaut die See. Wie ein Panorama gleitet die italienische Küste an uns vorüber, um in der Abenddämmerung wieder zu versinken. Zum zweitenmal zieht die Nacht herauf. — Und immer noch diese Ungewißheit! — Es heißt, daß wir in Brindisi kohlen sollen.

Der Morgen des 1. August dämmert herauf. Wir gleiten mit schneller Fahrt weiter südwärts und werfen am Nachmittag vor Brindisi Anker.

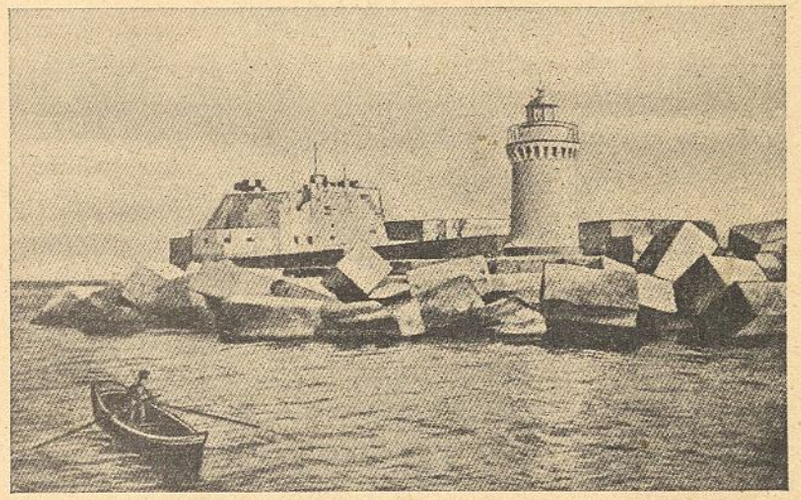
*

Der Kohlenvorrat soll hier wieder ergänzt werden, da wir in Triest nicht genug Kohle übernommen hatten. Das war um so notwendiger, als während der langen Fahrt viel von dem kostbaren Brennmaterial draufgegangen war. Außerdem sollte auch noch Post für uns in Brindisi eingetroffen sein. —

Die See ist etwas bewegt. —

An Bord ist alles zur Kohlenübernahme bereitgemacht. Ungeduldig warten wir auf der Reede. Aber die Kohlenprähme kommen nicht. Dafür kommt ein Hafendampfer. Uns wird mitgeteilt, daß die Italiener sich weigern, mit den Prähmen auf die Reede zu fahren. Der Seegang sei zu stark; die Prähme könnten an der „Goeben" leck geschlagen werden, oder vollaufen. — Das ist natürlich eine Ausrede. Die Italiener könnten schon, wenn sie wollten. Aber sie wollen nicht! — Mit unseren Verbündeten scheint es nicht weit her zu sein. —

So lichten wir den Anker und laufen mit südlichem Kurs weiter. Unsere Gedanken kreisen um das merkwürdige Verhalten der



Die Mole von Brindisi mit ihren eigenartigen Wellenbrechern.

Italiener. Wir sind jetzt also auf der Kohlensuche! Wenn es Krieg gibt, und das kann ja jede Stunde eintreffen, wird auf diesen Bundesgenossen nicht allzuviel Verlaß sein. Jetzt schon bekommen wir einen Vorgeschmack davon, was es heißen soll, im Ausland gegenüber einem weit mächtigeren Gegner ohne Stützpunkte zu sein. –

In nordöstlicher Richtung wird eine Rauchwolke gesichtet. — Ein schlanker, schmaler Schiffskörper wächst aus der Abenddämmerung heraus, es ist die „Breslau", die auf Befehl unseres Divisionschefs, Konteradmiral Souchon, von Durazzo zu uns gestoßen ist. —

Wie die „Goeben“ nach Konstantinopel, so war der kleine, schnelle und ganz moderne Kreuzer „Breslau“ nach den albanischen Gewässern kommandiert worden, als auch in Albanien kriegerische Verwicklungen drohten und der aus einem deutschen Fürstenhaus stammende Fürst von Albanien durch Aufstände bedrängt wurde. — Bei Durazzo hatte „Breslau“ gerade eine Felddienstübung abgehalten, als sie der Befehl des Divisionschefs abberief. Jetzt schließt sie sich an und folgt uns in Kiellinie. —

Die „Breslau“ nennen wir immer „kleine Schwester“.

„Goeben“ und „Breslau“, die einzigen deutschen Kriegsschiffe im Mittelmeer, sind nun beisammen. Wir auf der „Goeben“ freuen uns, daß wir unsere kleine Schwester bei uns haben. Die „Breslau“ nennen wir immer „kleine Schwester“. Im Vergleich zu der gewaltigen „Goeben“, dem „großen Bruder“, wirkt sie auch klein und zierlich. Und trotzdem kann sie mit dem großen Bruder mithalten. Bis zu 28 Seemeilen läuft das flinke Schiffchen, ganz so wie die „Goeben“. —

Die Nacht zieht herauf. Eine jener schweren, schwülen Sommernächte, die etwas Drückendes und Beklemmendes in sich tragen. Müde und matt in ungewissem Licht blinken die Sterne, indes die Schiffe durch die pechschwarze Flut gleiten. Alles ist still ... ruhig atmend schläft das Meer ... nur die Bugwelle rauscht eintönig durch die Nacht. —

Inzwischen wird uns bekanntgegeben, daß die politische Lage sich immer mehr verschlechtert hat. Stündlich ist mit dem Kriegsausbruch zu rechnen. — Nochmals werden die Kriegsartikel verlesen und die Erkennungsmarken an die Mannschaften verteilt. —

Wir haben Stoff genug zur Unterhaltung. Die Gedanken eines jeden kreisen um die kommenden Ereignisse und versuchen gleichsam den Schleier zu durchdringen, den die Zukunft noch darum hüllt. — Bald werden wir Gewißheit haben. — Vermutungen werden angestellt.

Rußland wird wohl zuerst losschlagen und sicher werden die Franzosen die willkommene Gelegenheit benutzen. Aber was wird der Beherrscher der Meere tun, wie wird England sich verhalten? Und wie steht es mit unseren Bundesgenossen?

Schon malen manche sich den Krieg aus, den „Goeben“ und „Breslau“ im Verein mit der österreichischen und italienischen Flotte im Mittelmeer führen werden. —

Während wir am Vorabend des Weltkrieges durch die Straße von Otranto mit Kurs auf Messina fahren, ahnen wir noch nicht, was das Schicksal mit uns vor hat. —

Am folgenden Morgen wird die Kriegserklärung an Rußland bekanntgegeben. —

Schon kommen die zerklüfteten Höhenzüge der kalabrischen Küste in Sicht. Klar und scharfgezackt stehen sie im Sonnenglast gegen das Blau des Himmelgewölbes. Eine einzige flimmernde und glitzernde Pracht ist das Jonische Meer. — „Breslau“ ist nach Messina vor-

ausgegangen, um dort die Kohlenübernahme vorzubereiten. Das Kohlen war jetzt zunächst unsere Hauptsorge. In Triest hatten wir unseren Bedarf nicht decken können, in Brindisi bekamen wir nichts und auf der langen Fahrt ist nun unser Vorrat stark zusammengeschmolzen.

In der Mittagsglut passieren wir Cap Spartivento und steuern in die Straße von Messina. Voraus schimmert in dunstiger Ferne das Massiv des Ätna auf. —

Am Nachmittag laufen wir in Messina ein. —

•

Im Hafen liegt außer anderen Schiffen ein großer, grauer Dampfer. Es ist der „General" von der deutschen Ost-Afrika-Linie. In der vergangenen Nacht war er noch im östlichen Mittelmeer, bis ihn ein Funkspruch der „Goeben" von der drohenden Kriegsgefahr in Kenntnis setzte und von seiner Fahrt nach dem Suezkanal nach Messina zurückrief. So manches andere Schiff, das sorglos im Mittel- und Schwarzen Meer unterwegs war, ist auf diese Weise von der „Goeben" gewarnt und dadurch vor der Vernichtung bewahrt worden.

Schon unterwegs, während wir die Meerenge passierten, war an Bord alles zur Kohlenübernahme klargemacht. Auch die „Breslau" lag vor uns klar zum Kohlen. — Seltsamerweise blieben wieder die Kohlenprähme aus. Den ganzen Nachmittag warten wir; die Prähme kommen nicht. —

Etwas stimmt doch mit den Italienern nicht!

Endlich, endlich, nachdem die deutsche Botschaft mit der italienischen Regierung verhandelt hat, bekommen wir gegen sechs Uhr abends Bescheid, daß die Kohlenprähme für uns unterwegs sind. Wir können also bald mit der Kohlenübernahme beginnen. —

Die ersten Prähme machen an Steuerbord fest. Wir gehen recht freudig an die Arbeit, wissen wir doch jetzt, wie schwer es hält, das

kostbare Brennmaterial zu bekommen. Während an Steuerbord gekohlt wird, macht der Dampfer „General" an unserer Backbordseite fest und übernimmt alles im Kriege nicht verwendbare Material. Mit Eifer werden die Decks kriegsklar gemacht. Sämtliche Boote bis auf eine Dampfpinasse, Turngeräte, Spieren usw. werden von

Mit Eifer werden die Decks kriegsklar gemacht.

den Ladebäumen des Dampfers erfaßt und verschwinden von Deck. Ganz frei werden die Decks. — „Goeben" wird gefechtsklar! —

An Steuerbord wird immer noch gekohlt. Die Kohle kommt recht langsam von Land. Endlich gegen Mitternacht sind wenigstens 2000 Tonnen übernommen. Vorläufig haben wir wieder Bewegungsfreiheit. —

Nun heißt es aber, das Schiff schnell säubern. — In einer Stunde sollen wir schon wieder auslaufen. Der Admiral drängt zur Weiterfahrt. —

Als „Goeben" und „Breslau" um ein Uhr nachts die Anker lichten, sind beide Schiffe gefechtsklar.

*

Langsam schiebt sich in der Dunkelheit der endlos lange Schiffskörper der „Goeben" mit seinen leeren Decks und den drohenden Geschützstürmen aus dem Hafen in die Straße von Messina; „Breslau" fährt voraus. In guter Marschgeschwindigkeit halten die beiden Schiffe Kurs auf die nördliche Ausfahrt der Meerenge. Bald verschwinden die letzten Lichter von Land. — Nächtliches Dunkel saugt die beiden Schiffe ein, die abgeblendet durch die pechschwarze Flut dahinziehen.

Außer Sichtweite des Landes und des Leuchtturmes biegen „Goeben" und „Breslau" scharf nach Westen ab, um später nach Süden zu drehen.

Es ist nicht nötig, daß wir gesehen werden. Im Gegenteil! Es heißt jetzt, doppelte Vorsicht walten zu lassen. Nach den spärlichen Nachrichten ist der Krieg mit Frankreich und England bald zu erwarten.

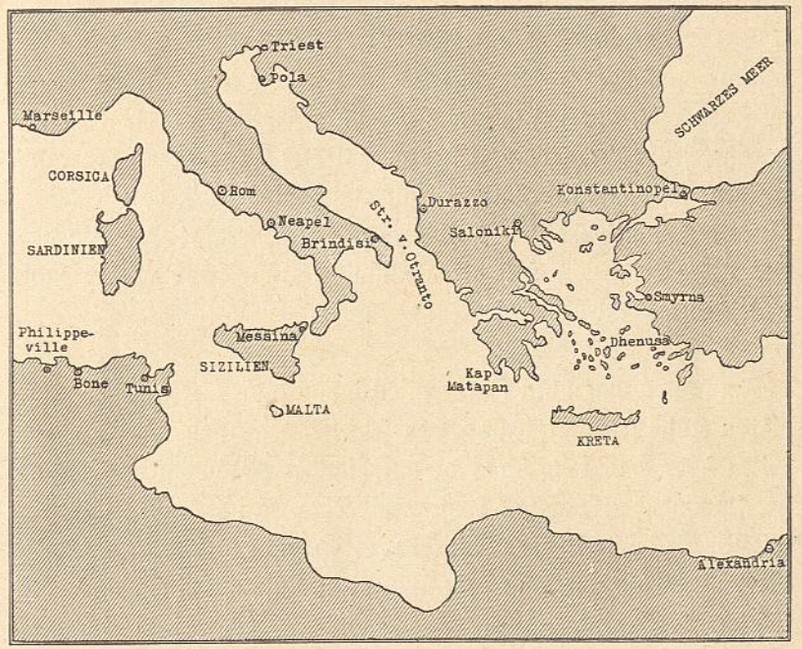
Unsere Lage ist wahrhaftig ernst genug.

Die außerordentlich unfreundliche Haltung der Italiener in Brindisi und Messina läßt nun keinen Zweifel mehr darüber, daß im Kriegsfall auf diesen „Bundesgenossen" kein Verlaß ist. Ob Aussicht auf österreichische Unterstützung besteht, ist auch sehr ungewiß. —

Wir sind allein!

Diese bittere Erkenntnis dämmert mehr und mehr herauf. Allein im Mittelmeer! Zwei deutsche Kriegsschiffe! Abgeschnitten von der Heimat, fern von dem einzigen Stützpunkt Pola, einer erdrückenden Übermacht an Seestreitkräften gegenüber. Dazu die Kohlenknappheit, während der Feind Stützpunkte, Kohlen- und Ausrüstungsplätze, Funkstationen und Kabel zur Verfügung hat. Was auf der Gegenseite in Fülle vorhanden ist, müssen wir uns erst mühselig beschaffen. — Wir spüren, was Materialüberlegenheit bedeutet!

15 Linienschiffe, 13 Panzerkreuzer, 4 kleine Kreuzer, mehrere Zerstörerflottillen, dazu U-Boote, Flugzeuge und Minen gegen einen Panzerkreuzer und einen kleinen Kreuzer! Wie sollen wir unter diesen Umständen lange leben und kämpfen können? Wie lange noch und uns droht der sichere Untergang: Die Einkreisung. —



Allein im Mittelmeer! Und nun wohin?

In der Nacht und am folgenden Morgen haben wir mehrere Dampfer gesichtet. Nachts, wenn wir mit abgeblendeten Lichtern wie ein Schatten dahingleiten, besteht kaum eine Gefahr, erkannt zu werden. Tagsüber aber weichen wir jeder Rauchwolke aus. Jede Begegnung ist uns unerwünscht, kann uns verraten! Und wir legen großen Wert darauf, nicht entdeckt zu werden, zumal die französische Kriegserklärung jeden Moment erwartet wird. — „Goeben"

und „Breslau" wollen dann sofort einem etwaigen Angriff französischer Streitkräfte zuvorkommen, ehe der Gegner sich mit seinen überlegenen Kräften gegen uns wendet und den ersten Schlag gegen die an der algerischen Küste liegenden französischen Truppenverschiffungshäfen Bône und Philippeville führen. Über diese Plätze muß das in Algier liegende 19. Armeekorps nach Frankreich.

Das soll erschwert und verzögert werden. —

Am Abend des 3. August wird auch endlich die Kriegserklärung an Frankreich durch Funkspruch bekanntgegeben. Nun heißt es, mit „großer Fahrt" unserem Ziel entgegen! Der Gegner muß überrascht werden. „Breslau" erhält Befehl, Bône zu beschießen; wir halten Kurs auf Philippeville. Im Morgengrauen, wenige Stunden nach der Kriegserklärung, soll die afrikanische Küste schon vom Donner deutscher Geschütze widerhallen. —

•

Im fahldämmernden Morgenlicht kommen die Steilufer der algerischen Küste in Sicht. Fast grün wölbt sich der Himmel, während im Osten schon das erste Frührot aufschimmert. Dann steigt langsam der flammende Feuerball empor, und die ersten zuckenden Strahlen tauchen die Küste in ein prächtiges rötliches Licht. Nadelscharf stehen die zackigen Konturen in dem blühenden Luftraum. Ein unvergeßlich schöner Anblick. —

Jetzt erkennt man die flachen weißen Häuser von Philippeville, die Speicher und Lagerschuppen. — Die Forts liegen über der Stadt.

In langsamer Fahrt, unter russischer Flagge, nähert sich die „Goeben" dem Hafen. Das Schiff ist klar zum Gefecht. Von der tausendköpfigen Besatzung ist kaum etwas zu sehen. An Deck befinden sich nur die Mannschaften, die ihre Gefechtsstation in den 28 cm-Geschützstürmen haben. Alle anderen sind schon längst auf den Gefechtsstationen unter Deck. —

Deutlich ist jetzt die Plattform des Leuchtturms zu erkennen. Auf der Plattform sitzt der Wärter mit seiner Frau schon beim Morgenkaffee. Also ein Frühaufsteher, denken wir. — Jetzt hat er uns auch gesehen und richtet sein Fernglas auf uns. Im nächsten Augenblick läßt er es schon wieder sinken. „Ist ja ein Russe", denkt er befriedigt. Auf den Anhöhen der Stadt liegen malerisch die Befestigungswerke. Die Geschütze sind noch mit Segelleinen gegen die Witterung bezogen! Man ist hier noch ganz unbekümmert. Was soll denn auch passieren? Der „Russe" dort ist ja gut Freund! —

Wir kommen näher an Land. Jetzt rudert eine Anzahl Boote, beladen mit Bananen, Apfelsinen und Kokusnüssen, auf uns zu. Die Händler wittern ein gutes Geschäft mit diesen Leckerbissen — —

Aber was ist das?? —

Jetzt geht die russische Flagge herunter! Dafür steigt die deutsche Kriegsflagge hoch und schon schlagen krachend die ersten Salven unserer 15 cm-Geschütze in die Kaserne, Hafenanlagen, Speicher und die Verschiffungsmole. Für unsere Zwecke genügt die mittlere Artillerie; in den Panzertürmen, aus denen die Langrohre drohend herausragen, bleibt es ruhig. — Nie im Leben sahen wir Rudermannschaften so aus Leibeskräften rudern, wie die Obsthändler, die nun schleunigst mit ihren Booten kehrt machten und an Land flüchteten. Ihnen ist das Geschäft gründlich verdorben. — Unsere Irreführung war glänzend gelungen!

Drüben an Land lodern Flammen auf — unsere Geschosse richten schwere Beschädigungen an. — Als Abkommepunkt der Artillerie dient der Leuchtturm. Da, was ist das? — Der Turm gerät ins Schwanken und neigt sich zur Seite — jetzt kippt er ins Wasser! Einer unserer Geschützführer konnte es doch nicht übers Herz bringen und hat den Leuchtturm umgelegt. — Was braucht ihn der Franzose jetzt noch — es ist ja Krieg! —

Nach etwa 10 Minuten läßt der Admiral das Feuer einstellen.

Die Beschießung hat ihren Zweck erreicht. „Goeben" dreht ab und dampft ins offene Meer hinaus. — An Land über den brennenden Hafenanlagen liegt weißlicher Dunst und ballt sich zu einer breiten Wolke, die über der Stadt lagert. —

Jetzt kracht es aber auch drüben los! Auf den Forts über der Stadt blitzt es auf — die Haubitzenbatterien versuchen uns unter Feuer zu nehmen. Sie haben aber kein Glück mehr. Weit hinter der „Goeben" liegen die Einschläge im Wasser. —

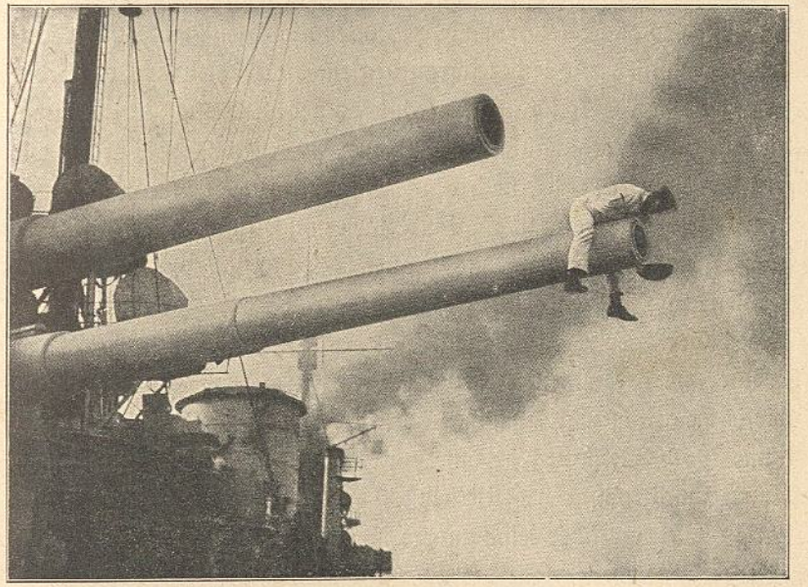
Mit westlichem Kurs entfernen wir uns von der Küste und drehen erst außer Sicht von Land scharf ab, um mit der „Breslau" wieder zusammenzutreffen. Nach einer halben Stunde Fahrt stößt sie auch zu uns und schließt sich der „Goeben" an. Wie sie meldet, ist auch Bône erfolgreich beschossen worden. Auch dort war die Zerstörung der Hafenanlagen, der dort liegenden Kasernen, Speicher und Dampfer zur größten Überraschung der Franzosen recht schnell erfolgt. — Die Verschiffung des Algerischen Armeekorps ist fürs erste verhindert. — Erst später erfuhren wir, daß zur Zeit unserer Beschießung ein Teil der französischen Mittelmeerflotte in Tunis bei der Kohlenübernahme war. Wie schade, daß wir es nicht rechtzeitig wußten! Es wäre dem Franzmann dann sehr übel ergangen.

*

„Goeben" und „Breslau" halten mit mäßiger Geschwindigkeit nordwestlichen Kurs. Französische Funkstationen melden unseren ersten Angriff schon an andere Stationen. Beifällig wird diese Nachricht in der Funkbude der „Goeben" aufgenommen. — Aber zugleich drängt sich die Gewißheit auf, daß wir zwei deutsche Kriegsschiffe uns hier im Mittelmeer, umstellt von Feinden, nicht lange werden halten können. Aber wir werden es ihnen schwer machen — so leicht sollen sie uns nicht haben! Wir wissen, daß die Schiffe nach Erschöpfung der Kampfmittel versenkt werden müssen! — Sie dürfen nicht in Feindeshand fallen. — Wir sind zu allem entschlossen!

Da, an jenem schicksalsschweren 4. August, löst ein seltsamer Funkspruch aus der Heimat die Spannung: Am 2. August hat Deutschland mit der Türkei ein Bündnis geschlossen, „Goeben" und „Breslau" sollen sofort nach Konstantinopel gehen!! —

In diesem Augenblick, da wir nach der Türkei abberufen werden, ist uns noch nicht klar, daß hiermit eine weltpolitische Mission be-



Mit besonderer Liebe werden die Mundstücke der schweren Turmgeschütze geölt.

ginnt, können wir noch nicht ahnen, daß das Schicksal uns dazu ausersehen hat, dem Völkerringen ein neues Gesicht zu geben, sind wir uns der ungeheuren Tragweite dieser Entscheidung noch nicht bewußt. — Wann fuhr auch je ein Kriegsschiff so eindeutig Weltpolitik, daß die ganze Welt aufhorchte und auf dieses Schiff blickte?

Vorerst indessen ist unsere Lage alles andere als rosig. Die wenigen Nachrichten, die wir auf funktelegraphischem Wege erhalten, ge-

ben uns die Gewißheit, daß die Kriegserklärung zwischen England und Deutschland stündlich zu erwarten ist. Es heißt also doppelt auf der Hut sein! — Wir sind ja nur zwei Schiffe gegen die Flotten der Engländer und Franzosen, die überdies im Mittelmeer ihre Heimathäfen und Stützpunkte haben, indes wir gleichsam in der Luft hängen. —

Dank der „Liebenswürdigkeit" unseres italienischen Bundesgenossen haben wir in Messina unsere Bunker nicht genügend füllen können. So müssen wir leider daran denken, die Kohlenvorräte wieder zu ergänzen. Natürlich ist das fatal; es bedeutet eine Verzögerung, die uns zum Verhängnis werden kann. — Viel lieber würden wir jetzt den kürzesten Weg nach den Dardanellen nehmen, um noch vor dem Kriegsausbruch mit England einen möglichst großen Vorsprung nach Osten zu gewinnen. Das ist aber nicht möglich, ohne unterwegs Kohlen nachzufüllen. Für die ununterbrochene Fahrt in die türkischen Gewässer reicht es nicht. —

Aber wo bekommen wir Kohlen? — In dieser Beziehung haben wir schon genug Enttäuschungen erlebt. — Die einzige Hoffnung ist immer noch Messina. Für unsere Aktion bedeutet das freilich einen Umweg und kostbaren Zeitverlust.

Es bleibt uns aber keine andere Wahl!

•

Das Wetter ist herrlich. Leicht gekräuselt dehnt sich die glitzernde Flut in unendlicher Weite. Darüber wölbt sich der klare Himmel wie eine riesige blaue Glocke. Gegen Mittag wird es etwas dunstig. Das tiefe Blauen der See wandelt sich in bleifarbenes Grau. Gleichmäßig rauscht die „Goeben" nordwärts. Die schlanke, zierliche „Breslau" läuft seitwärts nebenher. — —

Da, — plötzlich rasseln die Alarmglocken und zerreißen jäh die Stille. Durch die Decks klingt der Ruf: „Klar Schiff zum Gefecht." Im Nu ist alles auf den Gefechtsstationen.

Was ist das?

Die Ausguckposten haben zwei Rauchwolken gesichtet, die direkt auf uns zukommen. Sicher sind es Franzosen, die nach Philippeville wollen. Bis jetzt sind nur erst die Umrisse zweier ziemlich breiter Kriegsschiffe zu erkennen. Sie kommen schnell näher!

Jetzt sind sie schon deutlicher auszumachen.

Aber jetzt! — Jetzt erkennen wir an der Flagge im Großtopp den Engländer ... es sind zwei der neuesten Schlachtkreuzer der englischen Flotte. — Donnerwetter, wir laufen ja der stärksten englischen Schiffsklasse in die Arme. — Mit nervenaufpeitschender Spannung ist die Situation förmlich überladen. „Die Kriegserklärung zwischen England und Deutschland ist stündlich zu erwarten", — so hat die letzte Kunde aus der fernen Heimat vorhin gelautet, die uns vor den englischen Schiffen warnte. — Aber kann der Krieg inzwischen nicht schon Tatsache geworden sein, die uns nur noch unbekannt ist, während der stets gutunterrichtete Engländer schon mehr weiß? — Und wird er dann nicht mit dem Gefecht beginnen, wenn es ihm paßt, indes wir untätig vielleicht auf unsere Vernichtung warten? — Tausend Fragen wirbeln im Moment durcheinander — Jetzt heißt es, kühl bis ans Herz zu bleiben. —

Mit großer Fahrt sind die Engländer inzwischen näher gekommen. Auf mittlere Schußweite passieren sich die Schiffe. — Die Spannung erreicht ihren Höhepunkt, als die riesigen, grauen Kolosse an uns vorüberziehen. Es sind die stärksten englischen Schlachtkreuzer, die „Indomitable" und die „Indefatigable", an Artillerie uns weit überlegen. „Goebens" zehn 28 cm-, zwölf 15 cm- und zwölf 8,8 cm-Geschütze, von den zwölf 10,5 cm-Geschützen der kleinen, unbepanzerten „Breslau" garnicht zu reden, gegen die sechzehn 30,5 cm der beiden Engländer, die uns auch in der Mittelartillerie überlegen sind. —

Aber es geschieht nichts. — Die Besatzungen hüben und drüben

regungslos auf den Gefechtsstationen, gleiten die Schiffe in unheimlichem Schweigen aneinander vorbei. — Bei der Begegnung zweier Geschwaderführer begrüßt der jüngere Führer den älteren durch Salutschüsse. Unser Admiral ist der jüngere; wir sind zuerst dran. Aber der Salut unterbleibt! — Zu leicht kann in diesem aufregenden Moment, da sich Englands und Deutschlands stärkste Schiffe des Mittelmeeres im Angesicht des drohenden Krieges begegnen, das Salutschießen für scharfes Schießen gehalten werden. Der Engländer wird sowieso auf derartige Höflichkeiten keinen Wert mehr legen. —

Mit Gegenkurs verschwinden die englischen Schiffe allmählich. — Wir atmen auf. Die Spannung löst sich. —

Noch sind die beiden englischen Schlachtkreuzer mit ihren wuchtigen Aufbauten deutlich zu erkennen. —

Aber, — was ist denn das? —

Jetzt — schwenkt der Engländer scharf herum — dicker, schwarzer Qualm quillt aus den Schloten — tatsächlich, die beiden englischen Großkampfschiffe laufen mit hoher Fahrt hinter uns her. — Sie nehmen uns in die Mitte — das eine fährt links, das andere rechts auf.

Verflucht! — Da tauchen ja am Horizont noch einige Rauchwolken auf. Hat sich denn die Hölle gegen uns verschworen? — Wahrhaftig, aus den Rauchwolken entwickeln sich kleine englische Kreuzer, die sich jetzt ebenfalls hinter uns legen.

Jetzt haben wir die ganze englische Meute auf dem Hals!

Sofort wird uns klar, was das Manöver zu bedeuten hat. Der Engländer wartet jeden Moment auf die Kriegserklärung, dann will er uns sofort zum Kampf stellen und dank seiner Überlegenheit vernichten. — „Goeben" und „Breslau", die einzigen deutschen Kreuzer im Mittelmeer, sind ein edles Wild! Die Jagd lohnt sich schon. —

Voll Ingrimm starren wir auf die Verfolger, die in unserer Kiellinie hinterher dampfen. —

Aber so einfach sollen sie es nicht haben. „Goeben" mit ihren 23 000 Tonnen gilt nicht umsonst als das schnellste Schiff im Mittelmeer, und die kleine nur 4500 Tonnen große „Breslau" kann mithalten. Wir müssen die beiden Schlachtschiffe möglichst bald, auf

Tatsächlich, die beiden englischen Großkampfschiffe laufen mit hoher Fahrt hinter uns her.

jeden Fall noch vor Eintritt der Dunkelheit loswerden. Es wird ein hartes Ringen werden — die Engländer laufen 26 Knoten, das wissen wir. Aber wir können mehr! Ein Glück, daß wir noch im Juli in Pola unsere Kesselrohre ausgewechselt hatten. — Jetzt soll es gelten! —

Glühendheiß sengt die Augustsonne erbarmungslos vom blanken, blauen Himmel. Unerträgliche Hitze lastet unter Deck, als wir mit der Fahrtgeschwindigkeit heraufgehen. Wir müssen den Eng-

länder loswerden. Eine heroische Arbeit hebt in der Glut der Heizräume und Kohlenbunker an.

Die ganze Mannschaft, soweit sie nicht unbedingt an den Geschützen und auf der Brücke bleiben muß, wird in die Kohlenbunker zum Kohlentrimmen und in den Heizraum vor die Kessel kommandiert. Heizer, Matrosen, Deckoffiziere, Fähnriche, Offiziere, das gesamte Personal schafft Kohlen heran, feuert und zieht Asche. Schwer legt sich die überhitzte Luft auf Lungen und Herz. Durch das Panzerdeck von der Außenluft abgeschlossen, wird unter dem Überdruck gearbeitet, den die Windmaschinen nach unten pressen. Die in der Nähe der Kessel liegende Kohle muß bleiben. Erst wird aus den äußeren Bunkern getrimmt und die sind, bei der großen Schiffslänge, oft weit weg von dem Heizraum. Deshalb muß alles mithelfen. —

Ein Höllenlärm setzt im Schiffsinneren ein. Der künstliche Wind braust und saust von oben in die Kesselräume, fährt in die offenen Kesseltüren, die Kohlenglut anfachend, und entweicht mit Getöse aus den Schloten. Im Maschinenraum rasen die Turbinen, immer schneller werden die Umdrehungen — das ganze Schiff zittert und bebt. — „Goeben" läuft, was die Kessel hergeben. —

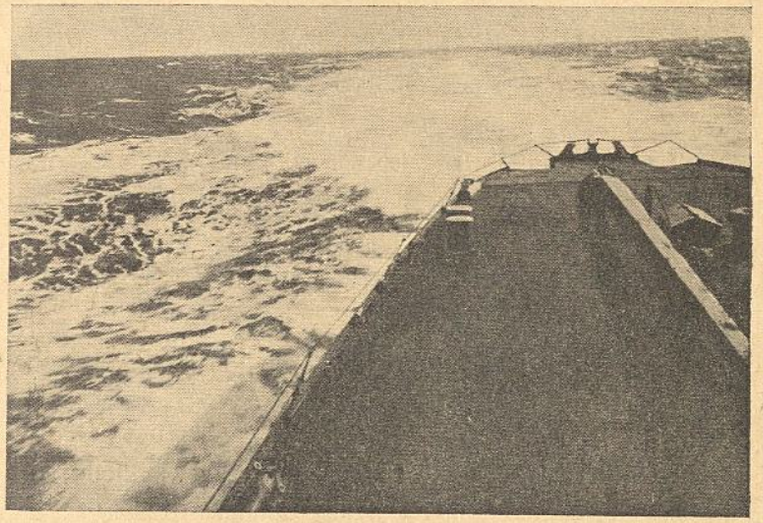
Und während unten in der Höllenglut schweißtriefende, keuchende Gestalten halbnackt ihre aufopfernde Arbeit verrichten, geht oben auf Deck, für sie unsichtbar, ein herrliches Schauspiel vor sich. —

Von der ungeheuren achtzigtausendpferdigen Maschinenkraft getrieben, stürmt der lange, graue Schiffskörper durch die glitzernde, schäumende Flut. Ein mächtiger Pflug, schießt der Bug durch die Wogen — indes hinten die Schrauben poltern und die Heckſee strudelnd und wirbelnd zerfließt. — Auch „Breslau" läuft mit äußerster Kraft — der schlanke Körper scheint über das Wasser zu fliegen.

In hoher Fahrt, aus den Schloten riesige schwärzliche Rauchmassen ausstoßend, folgt der Engländer.

So geht die wilde Jagd vier Stunden hindurch. — An Mannschaften und Maschinen werden ungeheure Anforderungen gestellt. — Die englischen Kreuzer sind hartnäckige Verfolger; sie wissen, um welchen Preis es geht. —

Endlich, endlich, gegen Nachmittag, beginnen die beiden Großkampfschiffe zu sacken. Sie haben von der Höllenfahrt genug. Auf-



Heckſee der „Breslau" bei hoher Fahrt.

atmend wird auf unserer Brücke beobachtet, wie die Masten langsam verschwinden. — Die sind wir los!

Aber immer noch folgt ein kleiner, schneller Kreuzer als Fühlungshalter, der mit unserer forcierten Fahrt gut mitkommt. — Wir laufen jetzt Nordnordost. —

Die englischen Schiffe führen regen Funkverkehr mit Malta. Sie können wohl ihr Erlebnis nicht für sich behalten. — Sicherlich sind sie sehr erstaunt gewesen, als wir ihnen so wegliefen. Anscheinend haben die Herrschaften noch mit unserer alten Geschwindigkeit

von 18 Seemeilen gerechnet, als die „Goeben" kesselahm war. — Die unermüdliche und harte Arbeit in Pola hat ihre ersten guten Früchte getragen. —

„Goeben" läuft wieder schnell. Und wenn es sein muß, vielleicht noch schneller als der Engländer vermutet. — —

Und es sollte bald sein!

*

Die Nacht bricht herein. Wir halten noch immer den alten Kurs. Dann und wann fällt das Mondlicht bleich durch die treibende Wolkendecke. — —

Um elf Uhr nachts gibt es wieder neue Nachrichten aus der Heimat. Wir warten mit großer Spannung darauf. — In der Funkstation der „Goeben" ist alles auf dem Posten. Die Funkbude ist so etwas wie ein heiliger Raum auf dem Schiff. Ein besonderer Nimbus umgibt sie, noch dadurch erhöht, daß außer dem Funkoffizier nur dem Kommandanten und dem I. Offizier der Zutritt gestattet ist.

Hier ist gleichsam das Gehirn des Schiffes, ohne das es für die Schiffsleitung kein sinnvolles Handeln, sondern nur ein blindes Umhertappen gäbe. Jenachdem die fernen Stimmen lauten, die hier aufgenommen werden, trifft die Schiffsleitung ihre Entscheidungen. An das Funkpersonal werden dabei große Anforderungen gestellt; ein ungeheuer verantwortungsvoller Posten ist dieser Raum, in dem es seltsam knistert und surrt — wie oft hängt das Schicksal von Mensch und Schiff an diesen tönenden Zeichen! — „Goeben", als Auslandsschiff, abgeschnitten von der Heimat, wäre verloren ohne diese unsichtbare Verbindung mit der Welt. —

Während der Übermittlung der Presse von Norddeich erleben wir eine Überraschung. Auf einmal fällt der Engländer in seiner Schiffsendestation in die gleiche Welle von Norddeich ein und versucht, durch Dazwischenfunken zu stören. Dem tüchtigen Oberfunkertelegra-

phisten Rumohr der „Goeben" gelingt es trotzdem, gerade noch die Zeichen: e—n—g— zu bekommen. Wir wissen Bescheid. Das Wort, das der Engländer nicht an uns durchlassen wollte, kann nur „England" sein. „... hat Deutschland den Krieg erklärt" — wird weiter aufgenommen. Wir sollten also über die Kriegserklärung Englands im Ungewissen bleiben, damit der Engländer uns Ahnungslose bei der ersten besten Gelegenheit überrumpeln und vernichten könnte. Daraus wird nun nichts. —

Dafür revanchieren wir uns unsererseits, um den lästigen Fühlungshalter loszuwerden. Wir fahren ja noch immer fast den alten Kurs, als ob wir nach Neapel wollen. Mag der Engländer sich wundern. Er darf jedenfalls nicht merken, daß unser Ziel Messina ist. Das wird schon früh genug bekannt werden. —

Als der Mond wieder hinter eine Wolkenschicht tritt, legen wir in der Dunkelheit unseren Kurs scharf nach Osten herum — „Maschinen äußerste Kraft voraus!" — Im Schatten, einem Schemen gleich, verschwinden wir in Richtung Messina in dem nächtlichen Dunkel. Wie der Mond wieder durchs Gewölk bricht, ist von dem Verfolger nichts mehr zu sehen. Er ist auf die List hereingefallen, hat das Manöver nicht bemerkt und fährt in der alten Richtung weiter. —

Uns allen ist es leichter ums Herz. — Wie befreit atmen wir auf! Todmüde von der gewaltigen Anstrengung kann nun endlich eine Wache sich etwas schlafen legen. Die andere bleibt an den Geschützen. Das Meer ist ja voll von Feinden. — Nach vier Stunden wird die etwas ausgeruhte Mannschaft geweckt und schon fällt die andere in bleiernen Schlaf. —

Ruhig laufen wir unserem Ziel, Messina, zu. — Die Nacht geht zu Ende. Im Osten schimmert es allmählich auf. Überall scharfe Ausguckposten — aber vom Feind ist nichts zu sehen. —

In der Frühe des 5. August läuft „Goeben" auf die Reede von

Messina. „Breslau" liegt schon dort; als wir den lästigen Fühlungshalter los wurden, hatte sie Befehl bekommen, vorauszufahren und für Kohle zu sorgen.

Vor der Entscheidung.

Da liegen wir nun mit unseren beiden Kreuzern wieder in Messina. Werden wir diesmal schneller Kohle bekommen? Unser „Verbündeter" hat sich ja vor drei Tagen so eigenartig benommen, daß man wenig hoffnungsvoll gestimmt ist. — Und was werden die Engländer und Franzosen machen? Sie werden sicherlich bald davon Wind bekommen, daß „Goeben" und „Breslau" hier sind. Sie müßten schon furchtbar dumm sein, würden sie diese Gelegenheit nicht benutzen, um uns mit ihren Flotten an beiden Ausgängen der Straße aufzulauern.

Es ist fatal, daß wir wegen der Kohle in dieses Loch hier hinein mußten. —

Dem Ernst der Lage zum Trotz ist die Stimmung doch gut. Es müßte schon mit dem Teufel zugehen, wenn wir hier nicht herauskommen sollten. —

Wenn nur die Kohle käme! — Alles ist längst klar zur Übernahme, aber Kohle bekommen wir nicht. Schon ist der Vormittag vorbei. Glühende Mittagssonne tanzt und flimmert auf dem Hafenwasser — der Schiffskörper strömt unerträgliche Hitze aus — es wird Nachmittag, von Kohle ist nichts zu sehen. Was so an Bord über den Italiener gesprochen wird, ist alles andere als schmeichelhaft für ihn. —

Inzwischen haben wir uns so gut es geht zu helfen gesucht. — Im Hafen liegen mehrere deutsche Dampfer, die unsere Funkstation gewarnt und hierhergerufen hat. Da sie ja doch nicht rauskönnen, ohne vom Feind gekapert zu werden, müssen sie uns ihre Kohle abgeben,

bis die italienische kommt. Einer nach dem anderen legt bei der „Goeben" an.

Natürlich macht das Kohlen unter diesen Umständen die denkbar größten Schwierigkeiten und wird zu einer furchtbaren Strapaze für die Mannschaft. Ein Dampfer ist wohl zur Kohlenübernahme geeignet, aber nicht zur Kohlenabgabe. Was bleibt aber weiter übrig? Mühsam wird die Kohle aus den Bunkern der Dampfer nach oben getrimmt, um von da in die Kohlenbunker der „Goeben" zu wandern — mit Axt und Säge müssen die Decks bei den Dampfern aufgeschlagen und aufgerissen, Relings niedergelegt werden, um leichter an die Kohle zu kommen.

Doppelt leidet die noch von der aufregenden Wettfahrt mit den englischen Kreuzern ermüdete Mannschaft unter der anstrengenden Arbeit. Statt der so nötigen Entspannung gibt es neue Strapazen. Aber sie werden willig in Kauf genommen. — Hinter der Größe unserer Aufgabe verschwindet alles andere. —

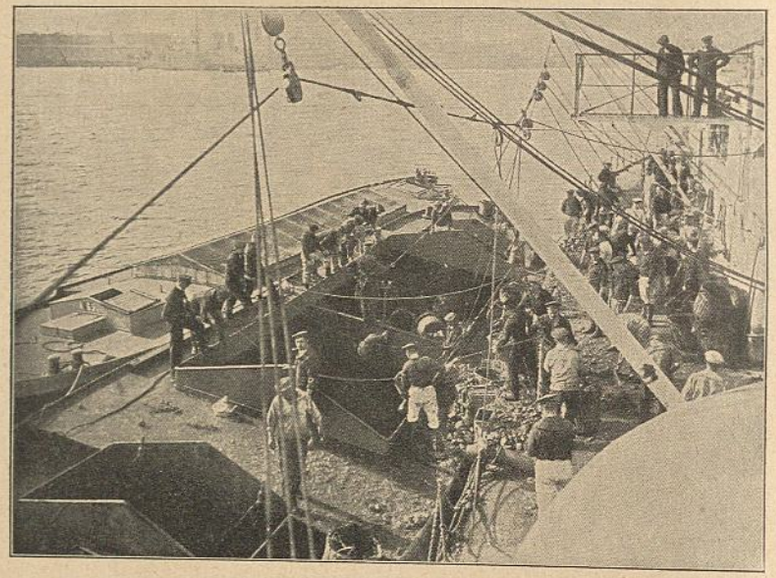
Einer den anderen ablösend kommen die deutschen Dampfer längsseits. Ununterbrochen wandert die Kohle in die schier unersättlichen Bunker; aber sie reicht noch lange nicht. —

Da endlich gegen Abend kommen die ersten von der italienischen Regierung zugelassenen Prähme. Es hat langer Verhandlungen mit den Hafen- und Militärbehörden bedurft, ehe es überhaupt gelang, den „Bundesgenossen" soweit zu bekommen. Wie es heißt, will Italien vorläufig „neutral" bleiben. Noch wettern wir darüber, da gibt es plötzlich einen Heidenspaß. Durch geschickte Verhandlungen wurde nämlich erreicht, daß wir von dem englischen Dampfer „Bristol" Kohlen entnehmen konnten. Der biedere Kapitän gab sie uns tatsächlich, obwohl die Kriegserklärung schon da war.

Während auf der einen Seite unermüdlich gekohlt wird, macht auf der anderen unser alter Freund, der Dampfer „General", fest. Manches in den letzten Tagen auf der „Goeben" noch entdeckte un-

brauchbare und überflüssige Zeug wandert hinüber. Dann gibt der „General" ebenfalls noch Kohlen ab. Je mehr wir bekommen, desto besser, desto größer wird unsere Bewegungsfreiheit — und der Weg ist lang! —

So geht der Nachmittag und Abend vorbei; die Nacht bricht herein. Aber sie bringt nicht die ersehnte Befreiung von der drückenden



Endlich kommen die ersten Kohlenprähme.

Hitze. Die durchglühten und durchsonnten Schiffskörper strömen immer noch unerträgliche Wärme aus. — Die Mannschaft ist furchtbar erschöpft, aber tapfer wird unermüdlich weitergearbeitet. Die Musikkapellen der „Goeben" und des „General" muntern mit flotten Märschen die erschöpften Leute auf. Das vertreibt die größte Müdigkeit und belebt etwas.

So geht das weiter — unaufhörlich — eine Stunde nach der anderen verrinnt. — Keiner achtet darauf. — Es ist ein seltsames

Bild. Da liegt der lange graue Körper der „Goeben", umgeben von den Dampfern und Prähmen. Die gefüllten Säcke schwingen von den Dampferluken schaukelnd herüber und schlagen hart aufs Deck. Schnell entleert wandern sie schon wieder zurück, indes die nächsten da sind. Rastlos wühlen und klappern die Schaufeln — dazwischen klingen die Schlager der Bordkapellen — es ist ein unbeschreiblicher Lärm. Um die Schiffe herum in zahllosen Booten und Kähnen drängt sich lärmend und gaffend allerlei sizilianisches Volk und zweifelhaftes Gesindel. Alle wollen was sehen! Aber was? Haben sie noch keine Kohlenübernahme gesehen? —

Wir, vollkommen von der anstrengenden Arbeit in Anspruch genommen, weisen alle neugierigen Frager kurzerhand ab. Wir haben weder Zeit noch Lust zur Unterhaltung. Die schwatzende, lachende, lärmende und singende Menge ist uns nur lästig und stört bei der Arbeit. Obwohl wir uns nach Möglichkeit alles vom Leibe halten, wird in dem Trubel doch so manches von Bord gestohlen. — —

Gerüchte schwirren umher, wir müßten Messina bald wieder verlassen. Tatsächlich ist am Abend eine Abordnung italienischer Marineoffiziere mit der Nachricht an Bord gekommen, daß Italien auf strikte Neutralität halte. Wir werden höflich darauf aufmerksam gemacht, daß wir uns hier in neutralen Gewässern befinden, die wir 24 Stunden nach unserem Einlaufen wieder zu verlassen hätten. Die Situation sofort erfassend gab Admiral Souchon geistesgegenwärtig die Antwort, daß er in dieser Mitteilung die Bekanntgabe der Neutralität Italiens erblicke und die 24 Stunden daher von diesem Zeitpunkt an rechnen werde. Verblüfft zogen die Offiziere wieder ab. —

Durch diesen gelungenen Schachzug haben wir wertvolle Zeit gewonnen, noch mehr Kohlen zu nehmen, und Näheres über die Position des Feindes zu ermitteln. —

*

Nachts um elf Uhr, die Arbeit ist in vollem Gang, bekommen alle Mann je fünf Postkarten zugeteilt mit dem Hinweis, nach Hause an die Angehörigen zu schreiben.

Für einen Augenblick legen die geschwärzten, schweißigen Hände die Schaufel beiseite und greifen zum Bleistift. — Ein paar schnell hingeworfene liebe Worte — ein wehmütiger Gruß — das letzte Lebenszeichen vielleicht! — Und schon gräbt sich die Schaufel fester in die Kohle. — Ich weiß niemanden, an den ich schreiben kann. In Deutschland habe ich ja keine Angehörigen — sie sind alle in Rußland — so verschenke ich die fünf Karten an meine Kameraden. —

In unerhörter, übermenschlicher Anstrengung halten wir tapfer die Nacht über bei der Kohlenübernahme durch.

Zum Umfallen müde ist alles. — Auf dem „General" gibt es manch schönes Bild zu sehen. In den schneeweißen Betten der ersten und zweiten Klasse liegt verkommen in Schweiß und Schmutz in seinem schwarzen Kohlenanzug, wer die müden Glieder nicht mehr bewegen kann. Nur eine kurze halbe Stunde — und schon folgen andere abgearbeitete Gestalten wankend in die Kabinen, um den Kameraden zu wecken und sich selbst todmüde ins Bett zu werfen. Auf der „Goeben" kann man ja bei dem Lärm kein Auge zumachen. Aber selbst hier liegen Gestalten, restlos erschöpft, wie tot umher. Die Küchen der „Goeben" und des „General" sorgen inzwischen für das leibliche Wohl, für Mittagessen, Brot, Kaffee und Limonade — es gibt sogar Schokolade. Bei dieser Arbeit hat man immer Durst. Ganz Schlaue haben auf dem „General" sogar eine Stelle ausfindig gemacht, wo es Bier gibt. —

Wieder graut der Morgen. Es ist der 6. August. — Was wird der Tag bringen? —

Bis jetzt sind 1200 Tonnen Kohle übernommen. Es ist noch immer zu wenig. Was sind 1200 Tonnen Kohlenübernahme in der Heimat,

wo die Kohle auf den schönen, bequemen Prähmen ankommt! Drei bis vier Stunden Arbeit und die Kohle ist an Bord. — Und hier erfordert es geradezu übermenschliche Anstrengung und Aufopferung. Das Kohlentrimmen aus den gänzlich ungeeigneten Dampfern, wo es an jeder zweckmäßigen Einrichtung fehlt, ist eine der schwierigsten und mühsamsten Arbeiten, die wir je gemacht haben.

Aber es hilft nichts — es muß weitergeschafft werden. Über zwölf Stunden kohlen wir schon — ununterbrochen! —

Inzwischen ist ein wahrer Ansturm von Freiwilligen zu überstehen, besonders von den auf der Reede liegenden Handelsschiffen. Alle werden vom Schiffsarzt genau untersucht. Die an Bord bleiben dürfen, sind überglücklich; sie werden je nach ihrer Eignung auf die einzelnen Schiffsstationen verteilt. Untröstlich sind aber die, die als untauglich abgewiesen werden; mit traurigen Gesichtern ziehen sie wieder ab. —

In der Unrast der Arbeit ist ganz das Empfinden für die gefährliche Lage abhanden gekommen, in der wir uns hier in Messina befinden. Tatsächlich sitzen wir aber richtig in der Falle.

Die Funkstation der „Goeben" hat in der vergangenen Nacht wiederholt nahen englischen und französischen Funkverkehr festgestellt. Verschiedentlich sind auch Rauchwolken im Norden und Süden der Meerenge gesichtet worden. Der Gegner ist uns also auf die Spur gekommen und muß jetzt dabei sein, seine Streitkräfte vor den beiden Ausfahrten der Straße von Messina zu sammeln. Das geht auch aus den Berichten der einlaufenden Schiffe hervor, die hier und da auf englische und französische Kriegsschiffe gestoßen sind.

Es ist ja auch nicht anders zu erwarten; so günstig wie hier ist für den übermächtigen Feind kaum wieder eine Gelegenheit, um uns abzufangen. Denn schließlich müssen wir ja mal aus dem Hafen und der neutralen Zone raus. Die gestrige Erklärung der Marineoffiziere läßt darüber keinen Zweifel. Unser „Verbündeter" zeigt

uns die kalte Schulter und überläßt uns seelenruhig dem mehr als ungewissen Schicksal.

Ja, noch mehr! — Eine amtliche italienische Erklärung untersagt uns jede chiffrierten Telegramme. Wir können keine Nachrichten mehr in die Heimat schicken. Die Telegraphenämter befördern sie nicht.

Dagegen kann die Funkstation der „Goeben" noch immer ihre chiffrierten Sprüche über die italienische Landfunkstation weiterbefördern. Aus Kameradschaftsgefühl nehmen die italienischen Funker die Telegramme unserer Bordstation ungeachtet des Verbots auf und geben sie weiter.

Inzwischen ist es 12 Uhr mittags geworden. Nur wenige Leute sind überhaupt noch soweit bei Kräften, daß sie weiterarbeiten können. Der größte Teil liegt wie tot an Deck umher; mit der Schaufel in den schwieligen, schwarzen Händen hat sie die Müdigkeit übermannt. Da gibt der Divisionschef den Befehl, das Kohlen abzubrechen. Es hat keinen Zweck; geschafft wird nichts mehr. 1500 Tonnen Kohlen sind übernommen.

Unbedingt muß die Mannschaft nun etwas Ruhe haben, muß das Schiff von dem Schmutz und Staub der Kohlenübernahme notdürftig gesäubert werden. —

Es heißt, daß wir um fünf Uhr nachmittags wieder auslaufen sollen. —

„Goeben" und „Breslau" sind wieder gefechtsklar.

*

Da geschieht etwas, was uns beinahe aus der Fassung bringt und so unmöglich erscheint, daß wir es nicht glauben wollen. Ohne zu murren haben wir jetzt erst wieder die fast übermenschliche Anstrengung des mehr als achtzehnstündigen Kohlens hingenommen. Wir begreifen, daß das sein muß. Aber was jetzt geschehen ist, begreifen wir im ersten Moment nicht: Der Befehl, „Versuchen Konstantinopel zu erreichen", ist widerrufen worden! — Was hat das zu bedeuten?

Was ist vorgefallen, daß nun plötzlich widerrufen wird, was gestern noch allerhöchster Befehl war? — Tausend Fragen wirbeln durcheinander. „Aus politischen Gründen sei das Einlaufen in Konstantinopel noch nicht möglich", heißt es dann weiter. Demnach sind wir also mit der Türkei trotz des Bündnisvertrages noch nicht im Klaren. Eine seltsame Fügung des Schicksals, das uns gerade in dem Augenblick zurückhält, da wir schon alle Kräfte für das ferne Ziel angespannt haben. —

Schließlich finden wir uns mit dem Unerklärlichen in dem Bewußtsein ab, daß wohl schwerwiegende Gründe für eine derartige Entscheidung vorliegen müssen. Aber gleichzeitig erhebt sich die Frage, was denn nun werden soll? Hier in Messina können wir nicht bleiben. Unsere italienischen Bundesgenossen haben uns ja unzweideutig vor die Tür gesetzt. So bleibt nichts anderes übrig, als der Durchbruch nach dem Adriatischen Meer zu dem anderen Bundesgenossen Österreich. Das erscheint als der einzig mögliche Ausweg in dieser höllisch verzwickten Lage. Angesichts der übermächtigen Flotten der Engländer und Franzosen ist für „Goeben" und „Breslau" ein weiteres selbständiges Handeln und Kriegführen im Mittelmeer ausgeschlossen — das wäre der sichere Untergang. —

Aber sofort stellen sich auch Zweifel ein! Ist es überhaupt möglich, heil aus Messina auszulaufen und die österreichischen Gewässer zu erreichen? Wird der Engländer nicht auf jeden Fall die Straße von Otranto, den einzigen Weg dorthin, so abriegeln, daß überhaupt keine Aussicht auf einen Durchbruch besteht? Die englische Flotte muß doch von vornherein mit unserer Absicht, in die Adria zu entkommen, rechnen! Es wäre ja töricht, wenn sie das nicht vereiteln würde.

Und wie würde sich Österreich verhalten, unser Verbündeter, der mit England noch nicht im Krieg ist? Es hat uns schon beim Einlaufen in Messina genug zu denken gegeben, daß die Reede leer

war. Wir hatten gehofft, hier die Flotten der beiden anderen Dreibundmächte zu finden, war doch für den Kriegsfall die Reede von Messina als gemeinsame Aufmarschbasis des österreichischen und italienischen Geschwaders vereinbart worden. Die Verabredung ist nicht eingehalten worden. Weder Italiener noch Österreicher sind zur Stelle! —

Es ist also fraglich, ob wir auf österreichische Unterstützung überhaupt rechnen können.

Wir sind allein! Ganz auf uns allein angewiesen, — abgeschnitten von der Heimat, im Stich gelassen von den Bundesgenossen, einen weit überlegenen Feind um uns herum. Es sieht sehr trübe aus für „Goeben" und „Breslau". —

Der Weltensturm, furchtbar schon in seiner rasenden Gewalt, droht die beiden deutschen Schiffe zu verschlingen, die am Nachmittag des 6. August ruhig in dem Hafen von Messina liegen. —

Da löst der Divisionschef die quälende Ungewißheit. —

Er entscheidet sich für — den Versuch, ins Schwarze Meer zu gelangen, um dort den Krieg gegen den Russen aufzunehmen!!

Es ist wohl der schwerste Entschluß, den er sich je von der Seele gerungen. Ungeheuer ist die Verantwortung, die auf ihm lastet, die er ganz allein tragen und vor seinem Gewissen allein verantworten muß.—

Was mag in der Seele unseres Führers vor sich gegangen sein, der die Verantwortung über das Leben von 1500 deutschen Seeleuten und über das Schicksal der beiden Schiffe allein auf sich nahm!

Es ist für den immer leicht, die Richtigkeit seines Handelns darzutun, dem der Erfolg recht gibt. Soweit ist es bei uns noch nicht — wir haben ja nur die Hoffnung und auch die wird von der Unwahrscheinlichkeit des Gelingens fast erstickt.

Aber wir klammern uns daran. Es gibt ja keinen anderen Ausweg mehr. Der Kampf im Mittelmeer ist angesichts der großen Übermacht des Feindes genau so unmöglich wie der Durchbruch durch die

Straße von Otranto und die Vereinigung mit dem österreichischen Geschwader im Adriatischen Meer. Der Versuch, durch die Straße von Gibraltar nach der Heimat zu entkommen, schaltet von vornherein als unmöglich aus.

So hat sich der feindliche Ring immer enger um die beiden Auslandskreuzer „Goeben" und „Breslau" geschlossen. —

Langes Überlegen hat da keinen Zweck. Die ernste Lage verlangt

Unser Divisionschef, Admiral Souchon.

schnelles Handeln. — Sollen „Goeben" und „Breslau", die stolzen deutschen Schiffe, hier im Mittelmeer einem übermächtigen Feind ins Garn gehen und ein vorzeitiges unrühmliches Ende finden? Sollen wir hier im Kreise umherirren, um bei der ersten besten Gelegenheit zusammengeschossen zu werden? Ohne Deutschland etwas genutzt zu haben?

Nein! — Nein!

Wenn das Schicksal uns schon dem Untergang geweiht hat, dann

soll er vom Gegner nicht so billig erkauft werden. Noch gibt es eine letzte, verzweifelte Möglichkeit — mag sie tollkühn ja unwahrscheinlich anmuten, — was kümmert das uns jetzt, wo hier ein ruhmloser Untergang droht? —

Im Osten aber, in der Ferne, liegt das Schwarze Meer — unser abenteuerliches Ziel.

Wohl wissen wir, daß es ein tollkühnes, unvergleichliches Beginnen ist. Wird die Hohe Pforte überhaupt das Passieren der Dardanellen und des Bosporus gestatten? Mit der Türkei scheint doch nicht alles in Ordnung zu sein.

Und wenn wir durchkommen — was erwartet uns im Schwarzen Meer? Ohne Stützpunkte und Kohlenhäfen, die starke russische Flotte gegen uns, sind wir zu einem abenteuerlichen Kreuzerkrieg verurteilt, über dessen Ausgang kein Zweifel besteht. Eines Tages, wenn die letzten Granaten verschossen und die Kohle zur Neige geht, ist das Schicksal der „Goeben" und „Breslau" besiegelt. —

Aber wennschon! — Die Übermacht dort ist nicht so ungeheuerlich wie hier. Es ist wenigstens die Aussicht da, dem Russen Verluste beizubringen, Schiffe zu versenken und Häfen zu zerstören; — dort können wir noch für unser Vaterland kämpfen und streiten, bevor wir eines Tages mit wehenden Fahnen auf den Meeresgrund gehen. —

Dann wird man später noch einmal mit Stolz auf „Goeben" und „Breslau" weisen, jene beiden todesmutigen Schiffe, die zum Erstaunen der Welt den Krieg gegen Rußland ins Schwarze Meer trugen — bis sie ihr Schicksal ereilte. —

Wir sehen wieder Ziele vor uns und, wie in Nebel gehüllt, dämmert die ungeheuerliche Tragweite unserer Aufgabe, verschwommen zwar noch, herauf. —

Zunächst heißt es aber, heil aus diesem Hexenkessel herauszukommen und die freie See zu gewinnen. Das weitere wird sich dann schon finden. Der Divisionschef ist jedenfalls entschlossen, falls die

Hohe Pforte der Durchfahrt durch die Dardanellen ins Schwarze Meer Schwierigkeiten bereitet, diese Durchfahrt schlimmstenfalls mit Gewalt zu erzwingen! — Wir wissen ja jetzt nach dem Gegenbefehl aus der Heimat nicht, woran wir bei der Türkei sind. —

So lauern Gefahren über Gefahren auf uns und noch garnicht abzusehende Schwierigkeiten türmen sich rings am Horizont auf, ballen sich drohend über „Goeben" und „Breslau" und verdüstern den Blick in die Zukunft. Die in der Nacht verteilten Postkarten werden vielleicht die letzten Grüße, das letzte Lebenszeichen sein. —

Trotzdem sind wir alle frohen Mutes. Wir wissen, worum es geht und es ist, als ob mit der Größe und Schwere der Aufgabe auch unsere Kräfte wachsen und unsere Energie. Wir verlassen uns auf die Schnelligkeit und Kampffähigkeit der beiden Schiffe. Sie sollen nicht umsonst der Stolz der deutschen Flotte sein. Liebevoll gleitet der Blick über die klaren, kahlen Decks, über die Aufbauten und drohenden Geschützürme. — Ein merkwürdig beruhigendes und zugleich kriegerisches Gefühl scheint von beiden Schiffen auf uns überzuströmen, als sich die Entscheidung vorbereitet.

Der Durchbruch.

Die Mannschaften der „Goeben" und „Breslau" haben auf Befehl Gefechtsanzug angelegt und die Erkennungsmarken umgehängt. Die Schiffe sind klar und liegen mit schön sauberen Decks da. —

Am späten Nachmittag kommt der Befehl zum Auslaufen. —

Die Nachrichten über den Feind sind sehr dürftig und unbestimmt. Es ist aber mit Sicherheit anzunehmen, daß Fühlungshalter in Form von kleinen Kreuzern und Torpedobootszerstörern die beiden Ausgänge der Straße von Messina scharf überwachen und auch den Zugang zur Adria beobachten. Das feindliche Gros wird sich wohl zunächst in der Straße von Otranto aufhalten. —

Wenn feindliche Streitkräfte uns während des Auslaufens auf-

bringen, was ja mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen ist, dann soll dem Gegner vorgetäuscht werden, daß „Goeben" und „Breslau" mit direktem Kurs der Adria zusteuern. Die weitere Voraussetzung für das Gelingen unseres abenteuerlichen Vorhabens ist, daß wir zur gegebenen Zeit die feindliche Fühlung abschütteln, damit wir unbemerkt auf den richtigen Kurs gehen können. Glückt uns das nicht, dann bekommen wir das ganze feindliche Gros auf den Hals — und das bedeutet das Ende. — Es kommt also sehr viel auf die überlegene Schnelligkeit der „Goeben" und „Breslau" an.

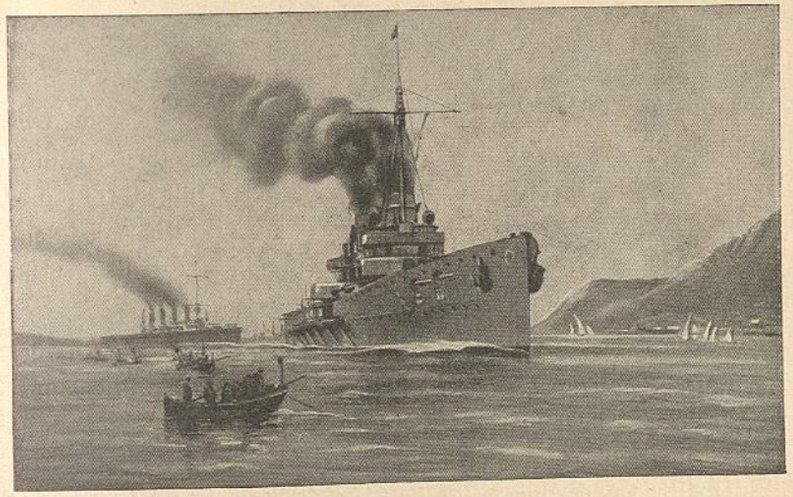
Wunderbar ruhig, von der sinkenden Sonne in strahlende, glitzernde Bläue getaucht, dehnt sich die Meerenge von Messina. Ein weicher abendlicher Wind hat sich aufgemacht und kräuselt hier und da das friedlich atmende Meer. — Langsam macht sich „Goeben" vom „General" frei und steuert der südlichen Ausfahrt zu. In angemessener Entfernung folgt die kleine, schlanke „Breslau". Der Dampfer „General" hat ebenfalls Befehl zum Auslaufen bekommen. Er soll sich zunächst an der sizilischen Küste halten und dann nach der Insel Thira im Griechischen Inselmeer gehen. Wird er aufgebracht, so soll er dies sofort funkentelegraphisch an uns melden. —

Unerträgliche, nervenaufpeitschende Spannung lastet auf uns. Wir wissen es alle, daß sich noch in dieser Nacht viel entscheiden kann. Entweder gelingt uns der Durchbruch oder wir werden in ein aussichtsloses Gefecht mit einem übermächtigen Gegner verwickelt — „Goeben" und „Breslau" halten sich dicht an der kalabrischen Küste. Messina, malerisch an die Abhänge des Peloritanischen Gebirges geschmiegt, liegt schon hinter uns. Nur der Lichtschein der Leuchtfeuer blinkt durch die sinkende Dämmerung herauf. Allmählich weitet sich die Straße — wir bleiben dicht unter der kalabrischen Küste und nehmen schon Kurs auf Kap Spartivento. —

Schweigend ziehen „Goeben" und „Breslau" dahin. Überall wird scharf Ausguck gehalten, wird mit geschärften Sinnen auf den Feind

gelauert. Die scheinbar leblosen Schiffe sind klar zum Gefecht, jeden Augenblick bereit, auf den Gegner zu stoßen. —

Wir sind auch kaum über die neutrale Gewässerzone hinweg, da kommt schon in südöstlicher Richtung eine Rauchwolke in Sicht. Aus dem Rauch entwickeln sich Masten und Schornsteine, — bald ist ein kleiner englischer Kreuzer zu erkennen. Der Fühlungshalter ist da! Es beginnt alles so, wie wir es uns gedacht haben. — Der englische



„Goeben" und „Breslau" verlassen gefechtsklar Messina.

Kreuzer, es ist die „Gloucester", nimmt die Fühlung mit uns auf und folgt uns in einiger Entfernung längs der kalabrischen Küste.

Natürlich beginnt er voller Eifer sofort seine Entdeckung zu funken. Er funkt nach Malta, er funkt an sein Geschwader. Von der Funkstation der „Goeben" wird er dabei nicht gestört. Im Gegenteil, — er soll ruhig unser Auslaufen aus Messina und den gegenwärtigen Kurs der beiden Schiffe an das feindliche Gros funken. Desto besser für uns. Der Engländer soll ruhig denken, daß wir nach der Adria wollen. Mag er nun schon seine Schiffe in der engen

Straße von Otranto zum Überfall verteilen. — „Goeben" und „Breslau" werden sich dort schon nicht sehen lassen. Unser geheimes Ziel, das der Engländer sich nicht träumen läßt, liegt ja ganz wo anders.

Glatt und ohne Störung gehen die Funksprüche des Engländers durch. Soll er davon halten, was er will. Sicherlich lachen sie jetzt drüben auf dem Kreuzer, daß das Funkpersonal der „Goeben" nicht auf der Höhe ist. —

Noch ist die entscheidende Stunde nicht gekommen. Um von der Bildfläche zu verschwinden, müssen wir die Nacht abwarten. —

Gegen acht Uhr wird es dunkel. Mit mittlerer Geschwindigkeit fahren wir in den sinkenden Abend hinein. — Eine zauberhaft stille klare Nacht zieht herauf. Über den kalabrischen Bergen steht kühl und bleich der Mond. Verschwommen schimmern in seinem Licht die Konturen der schlafenden Landschaft auf. Nirgends ist ein Licht zu sehen, nur die Sterne funkeln klar und rein. Ganz still ist es. —

Kriegsmäßig abgeblendet, ohne einen Lichtschimmer gleiten die beiden Schiffe wie zwei Schatten durch das Dunkel. — Mit monotonem, ewig gleichmäßigem Sausen rauscht das Wasser an den Schiffswänden vorbei. —

Wir halten noch immer den alten Kurs und scheinen geradeswegs in die Otranto-Straße zu steuern. — Jetzt ist es Zeit! — In der Dunkelheit läßt „Breslau" sich sacken und versucht so, den feindlichen Kreuzer aufzuhalten. Als der Engländer merkt, daß er zu schnell in gefährliche Nähe kommt, vermindert er ebenfalls seine Fahrt. Mehr und mehr läßt die „Breslau" sich sacken; immer mehr hält sie dadurch auch den englischen Kreuzer auf, der stets in ziemlicher Entfernung bleibt. Zu gleicher Zeit aber erhöht die „Goeben" ihre Geschwindigkeit, braust noch kurze Zeit nach Nordosten, bis sie ganz plötzlich hart nach Südosten dreht. — Es ist elf Uhr abends.

„Breslau" soll zunächst noch in der alten Richtung weiterlaufen,

im gegebenen Augenblick mit der Fahrt so heraufgehen, daß der Engländer nicht mehr zu folgen vermag, und dann unseren Kurs einschlagen.

Aber da! — Unser Manöver wird von der „Gloucester" sofort erkannt. — In größter Eile will sie den neuen Kurs der „Goeben" wieder pflichtschuldigst dem Geschwader in der Otranto-Straße und nach Malta melden.

Aber diesmal umsonst! Jetzt setzt die Funkstation der „Goeben" mit ihrer Tätigkeit ein. Auf jeden Fall muß jetzt verhindert werden, daß das englische Geschwader von unserer Kursänderung Nachricht bekommt. Es lauert ja noch immer in der Otranto-Straße und verliert dabei kostbare Zeit.

Ununterbrochen wird der kleine Kreuzer bei jedem Versuch, seine Funksprüche abzusetzen, kunstgerecht, nach oft geübter und bewährter Methode gestört. Verärgert springt er von einer Sendewelle auf die andere — vergeblich. Sofort setzt unser Sender auf der gleichen Welle ein und funkt dazwischen. So geht der erbitterte, unsichtbare Kampf in der Luft über eine Stunde. Immer wieder versucht der Engländer, seine Meldung durchzubekommen — schließlich sieht er wohl selbst die Unmöglichkeit ein und gibt sein Vorhaben resigniert auf.

Indessen jagt die „Goeben" durch die Nacht, was die Kessel hergeben. Die nur irgendwie verfügbare Mannschaft muß wieder in die Bunker und Heizräume. Unermüdlich wird in der Hölle dort unten, wo eine Temperatur von 50 Grad herrscht, Kohle herangeschafft und gefeuert. Immer rasender werden die Umdrehungen der Turbinen; ein anschwellendes tosendes Brausen der Maschinen dröhnt durchs Schiff. — Jetzt gilt es! — Und es wird geschafft! — Der Fühlungshalter verliert uns allmählich. Das englische Geschwader wartet inzwischen in der Otranto-Straße — umsonst.

*

Alle verfügbare Mannschaft muß in die Kohlenbunker.

„Goeben" läuft wieder in mäßiger Fahrt. Die See ist ruhig; silbern glänzend liegt das Mondlicht auf dem Wasser. — Die Stunden fliegen dahin. Fürs erste haben wir wieder Ruhe. Aber wir wissen nicht, was noch kommen kann. — Es ist nicht gut denkbar, daß der Engländer uns so ohne weiteres davonläßt. —

Wieder graut der Morgen. Es ist der 7. August.

Das tiefdunkle Blau des nächtlichen Himmels erblaßt allmählich im ersten Schein des aufsteigenden Tages. Noch liegt es wie nächtliche Schatten auf dem Wasser — aber dann glüht es im Osten langsam auf und strahlend enttaucht der riesige Feuerball dem Meer. —

Das Wetter ist wieder schön und warm. Eine unendliche flimmernde, glitzernde Fläche, ruht das Jonische Meer im Sonnenglanz. Ruhig, wie im tiefsten Frieden, zieht die „Goeben" durch die blaue Flut.

Da! — Gegen acht Uhr rasseln die Alarmglocken jäh durch die

Morgenstille! — In östlicher Richtung wird eine Rauchwolke gesichtet — bald ist auch der Rumpf eines Kriegsschiffes auszumachen, das auf uns zukommt.

Momente höchster Spannung. — An den Geschützen harren die Bedienungen nur des Feuerbefehls.

Schnell nähern sich die beiden Schiffe — die Erkennungssignale blitzen auf und — welche Überraschung — es ist unsere „Breslau"! Sie kommt aus einer Richtung, von der wir sie keineswegs erwarteten. Jetzt bekommen wir die Erklärung. Wie verabredet war sie dem feindlichen Fühlungshalter weggelaufen und hatte dann in großem Bogen die „Goeben" erreichen wollen. Dabei war sie schon weiter nach Osten geraten, als wir selbst waren und hatte deshalb Kehrt gemacht, um uns entgegenzufahren.

Natürlich ist die Freude groß, daß unser „Schwesterchen" wieder heil bei uns ist. Die Aufgabe, die „Breslau" zu lösen hatte, war äußerst gefährlich und erforderte großes Geschick. Nun sind beide Schiffe wieder in treuer Gemeinschaft zusammen. —

Aber die Freude dauert nicht lange.

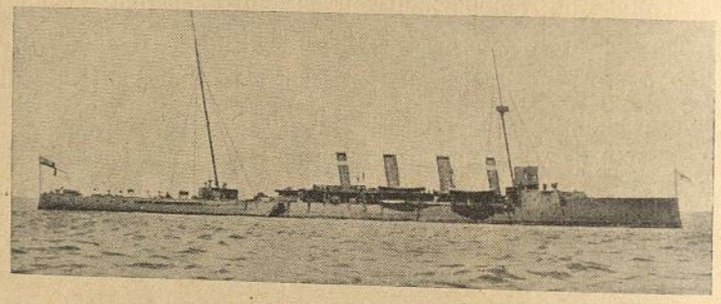
Während wir uns darüber unterhalten, was der Engländer jetzt wohl in der Straße von Otranto für ein verdutztes Gesicht machen mag und Mutmaßungen über den Verbleib der „Goeben" und „Breslau" anstellt, wird von den Ausguckposten achteraus wieder eine Rauchwolke entdeckt. Gegen den klaren Himmel ist deutlich zu sehen, wie sie schnell näher kommt. Sie wird größer und größer. Bald haben wir auch ausgemacht, wen wir da hinter uns haben — es ist wieder die „Gloucester", die uns eilig folgt.

Verdammt! — Jetzt haben wir den Engländer wieder auf dem Hals. Unser Fühlungshalter von gestern abend ist da! Wie kann der nur auf unsere Spur gekommen sein? Vielleicht hat er treibende Gegenstände gefunden, die achtlos über Bord geworfen worden sind, vielleicht ist er auch auf die bei der ruhigen See noch lange sichtbare

Spur unseres Kielwassers gestoßen, vielleicht ist es auch nur reiner Zufall, daß er uns noch mal erwischt hat. Mag dem sein wie es will, wir haben keine Zeit, uns darüber lange den Kopf zu zerbrechen. —

Der Engländer scheint es sehr eilig zu haben. Wir gehen mit der Fahrt herunter und lassen ihn näher kommen. „Breslau" fährt in etwas seitlicher Richtung hinter uns. —

Auf einmal kommt Leben in den feindlichen Kreuzer — eben hat es drüben aufgeblitzt — ein paar grelle Feuerzungen flammen auf. Einen Moment später zerreißt der Donner der abgefeuerten Schüsse



... Es ist wieder die „Gloucester".

die Luft. — Der Verfolger greift an! — Die englische Salve liegt zu kurz.

Wie Fontänen schnellen die Wassersäulen, weitab von der „Breslau", hoch. Jetzt blitzt es aber auf unserem kleinen Kreuzer auf — eine Reihe von Feuerstrahlen schlägt aus den Geschützen der „Breslau". Drüben bei den Engländern steigen ebenfalls die dünnen Wassersäulen wie Springbrunnen hoch. — Schon ist zwischen beiden Kreuzern ein Gefecht im Gange. Hüben und drüben blitzt fortwährend das Mündungsfeuer der Geschütze auf. In den scharfen Knall der „Breslau"-Geschütze mischt sich dumpf der ferne Donner der feindlichen Schüsse.

Jetzt beginnt die „Goeben" zu drehen, aber der Gegner merkt

sofort die Absicht. Augenblicklich bricht er das Gefecht ab und läuft davon. —

„Breslau" morst uns herüber, daß sie einen Treffer in den Wasserlinienpanzer erhalten hat, der aber weiter keinen Schaden anrichtete. Nur die Außenbordfarbe ist etwas abgestoßen. —

In schneller Fahrt gehen „Goeben" und „Breslau" wieder auf den alten Kurs. Schon gegen Mittag waren die felsigen Gebirge der griechischen Küste in Sicht gekommen. Wir steuern auf Kap Matapan zu, an der Südspitze des mittleren Ausläufers der drei peloponnesischen Halbinseln. Es ist ein sehr heißer Tag geworden.

Erbarmungslos brennt die Sonne vom wolkenlos blauen Himmel. Die Luft ist klar und trocken. In dieser Jahreszeit ist der erlösende Regen in den griechischen Gewässern eine Seltenheit. Der Nachmittag senkt sich glühendheiß auf das im Sonnenglast flimmernde Meer. —

Da nimmt die „Gloucester", unser alter, zäher Gegner, die Verfolgung wieder auf! Jetzt heißt es aber laufen, was die Kessel hergeben! — Noch einmal dürfen wir uns auf ein Gefecht nicht einlassen. Das würde zu großen Zeitverlust für uns bedeuten. Immer noch besteht ja die Gefahr, daß der feindliche Fühlungshalter inzwischen sein Geschwader von unserem Durchbruch nach Osten unterrichtet und nur versucht hatte, uns durch seinen Angriff aufzuhalten, damit das feindliche Gros Zeit gewinnt, uns einzuholen.

Wieder beginnt ein gewaltiges Ringen, ein aufregender Kampf der Kessel und Maschinen — wieder muß alles, was nur irgendwie abkömmlich ist, in die Bunker und Heizräume. Noch einmal muß uns die überlegene Kraft unserer Turbinen helfen. —

Nicht länger als zwei Stunden hält man es in der Hölle dort unten aus.

Beißend und kratzend legt sich in den Bunkern der feine Kohlenstaub in die Nase und setzt sich im Hals fest. Mühsam atmen die

Lungen bei der anstrengenden Arbeit. Im Hals bildet sich eine Kohlenkruste, die quälenden Hustenreiz verursacht. Kaffee und Limonade werden zwar dauernd heruntergeschafft und gierig getrunken. Aber auf die Dauer nützt das nichts. Der Kohlenstaub legt sich immer schwerer in Nase und Hals, er bildet bald eine zähe Kruste, er dringt in die Augen, die tränen und sich entzünden. —

Tapfer, schweigend aber unverdrossen stehen die Heizer vor den Kesseln — halbnackt, nur mit einer Hose bekleidet, bedienen sie die

Hier unten vor den Kesseln fällt die Entscheidung!

Feuerungen, reißen Feuertüren auf, streuen Kohle, schüren, ziehen Asche, halten neue Kohle bereit. Der Schweiß rinnt in Strömen die glänzenden Oberkörper hinab. Glut und Hitze, die von den Kesseln ausströmen, verbrennen die Haut und sengen die Haare. So arbeiten die Leute in den glühendheißen Räumen. — Hier unten fällt die Entscheidung! —

Ein immer stärker werdendes Brausen erfüllt das ganze Schiff; es ist, als ob eine Riesenkraft sich entfalte. Der Schiffskörper gerät

in immer schnelleres rhythmisches Beben, die Turbinen rasen, die Schrauben poltern — heulend und tosend pressen die Ventilatoren Luft vor die Kessel, es ist ein ohrenbetäubender Lärm. — „Goeben" läuft, was die Turbinen hergeben.

Bei der Bombenfahrt sind Kesselrohrbrüche unvermeidlich. Das Material hält der übergroßen Beanspruchung nicht stand. Schon wieder ist ein Heizer lebensgefährlich verbrüht worden. — Ein stilles, schweigsames Heldentum ist hier am Werk. Jeden Augenblick kann sich das unheimliche, furchtbare Zischen wiederholen, können Ströme von Dampf und kochendem Wasser die bloßen Körper schrecklich verbrühen — trotzdem tut jeder seine Pflicht. — Vier tapfere Helden, vier wackere Kameraden, bezahlen so den Durchbruch der „Goeben", das Gelingen unseres Planes, mit ihrem Leben in dieser Arbeitshölle. —

Wie die wilde Jagd brausen „Goeben" und „Breslau" durch die glitzernde, leicht bewegte Wasserfläche dahin. Wir halten Kurs zwischen Kap Matapan und der Insel Kreta in Richtung auf den griechischen Archipelag.

Ganz überraschend gibt die „Gloucester" jetzt die Verfolgung auf. Es scheint ihr doch zu gefährlich, uns in das Inselmeer zu folgen; sie fürchtet, in diesen unübersichtlichen Gewässern in eine Falle gelockt zu werden.

Wir sind den hartnäckigen Verfolger wieder einmal los. Er bleibt allmählich zurück und verschwindet bald am Horizont. Dafür versucht er jetzt, Funksprüche nach Malta und an das Geschwader zu geben. Wir sorgen aber sofort dafür, daß er seine Erlebnisse nicht melden kann. Jeder Versuch wird sofort von den Funkstationen der „Goeben und „Breslau" vereitelt. Wieder siegt unsere bewährte Störungskunst.

Nach kurzer Zeit gibt die „Gloucester" dann auch ihr Vorhaben auf. — Der Durchbruch ist geglückt.

Im Versteck.

Das griechische Inselmeer hat uns aufgenommen.

Nach der aufregenden Jagd mit dem englischen Kreuzer laufen wir jetzt ruhig mit langsamer Fahrt. Die kleine flinke „Breslau" ist als Aufklärungsschiff bald vor, bald hinter uns.

Schon bricht die Nacht herein, indes beide Schiffe sich im östlichen Viertel des griechischen Inselmeeres aufhalten. Wir können uns jetzt wenigstens etwas Ruhe gönnen. Die eine Wache kann schlafen, bis sie um vier Uhr früh von der anderen abgelöst wird. —

Es ist eine zauberhaft schöne Augustnacht. In tiefdunklem Blau wölbt sich der sternübersäte Himmelsraum über der schimmernden See. Der Mond hat längst seinen Lauf begonnen und zieht still und silbern durch die Nacht. Die drückende, quälende Hitze des Tages ist einer wohltuenden Kühle gewichen. —

Mit leise schäumender Bugwelle ziehen die Schiffe dahin. Nichts verrät das atmende, geheimnisvolle Leben an Bord, wo die Ausguckposten in das Dunkel hineinspähen.

Aber die laue Nacht bleibt ruhig und ohne Überraschungen. — Die aufsteigende Sonne grüßt einen klaren, hellen Tag.

Wenn wir auch fürs erste den hartnäckigen Verfolger abgeschüttelt haben und kein feindliches Schiff jetzt gesichtet wird, ist unsere Lage doch noch immer gefährlich genug. Auf keinen Fall darf unsere Anwesenheit hier in den Inseln bemerkt werden.

Mit größter Vorsicht drücken sich „Goeben" und „Breslau" in dem griechischen Archipel herum.

Nach Möglichkeit halten wir uns außerhalb der belebten Verkehrsstraßen und bleiben außer Sichtweite der großen Inseln, die meist einen Leuchtturm sowie Funkstation besitzen und außerdem durch Kabel untereinander verbunden sind.

Eine so seltsame Erscheinung wie zwei von Insel zu Insel schleichende Kriegsschiffe würde natürlich auffallen und sofort mehr als uns lieb sein kann, bekannt werden. —

Der Engländer, der uns bisher in dieses unübersichtliche Versteck noch nicht gefolgt ist, wird sich inzwischen den Kopf zerbrechen, was unser seltsames Verschwinden wohl zu bedeuten hat. Von den abenteuerlichen Plänen, nach dem Schwarzen Meer durchzukommen, wird er sich ja nichts träumen lassen. Wo sollten wir aber sonst hier hin?

Daß „Goeben" und Breslau" in irgendeinen neutralen Hafen flüchten würden, war auch nicht gut anzunehmen. So muß der englischen Flotte der weitere und eigentliche Zweck unseres Unternehmens noch unklar sein. Zunächst ist wohl damit zu rechnen, daß der Engländer auf den Moment wartet, wo wir aus unserem Versteck herauskommen. Ewig werden wir ja hier nicht bleiben können, wird er denken. —

In Wirklichkeit hat es schon einen triftigen Grund, daß wir uns in dieser Ecke aufhalten.

Wir warten nämlich sehnsüchtig auf einen Kohlendampfer, der von Piräus zu uns kommen soll. — Noch in Messina, während der anstrengenden Kohlenübernahme, wurden Vorkehrungen getroffen, um unsere Kohlenversorgung unterwegs sicherzustellen. In Piräus wurde ein Vertrauensmann angewiesen, einen Kohlendampfer für uns aufzutreiben. — Jetzt warten wir auf ihn.

Der Kohlenvorrat muß dringend ergänzt werden. Seit dem Auslaufen aus Messina ist schon viel Kohle draufgegangen. Das ständige Wettrennen mit der „Gloucester" hat mächtige Löcher in unseren Vorrat gerissen.

Einen Hafen deswegen anzulaufen, wie es sonst der Fall ist, können wir natürlich nicht riskieren. Die feindlichen Streitkräfte würden davon bald Kenntnis bekommen und könnten uns bequem abfangen, wenn sie es bei ihrer großen Übermacht nicht schon vorzogen, die in Frage kommenden Häfen zu beobachten.

So ist uns keine andere Möglichkeit geblieben, als unauffällig durch gute Freunde einen Kohlendampfer aus dem neutralen Griechenland zu uns auf die offene See zu bestellen. — Sicherlich eine ebenso seltsame wie ungewöhnliche, aber durch den Zwang der Verhältnisse allein mögliche Maßnahme. Wir sind eben Auslandsschiffe, von Feinden rings umstellt, auf uns selbst angewiesen. —

Die Sonne ist höher am Firmament gestiegen und die Mittagshitze legt sich wie ein dunstiger Schleier auf die strahlende See. Die Sicht wird schlechter. —

Da wird von den Ausguckposten querab eine Rauchwolke gemeldet. — Sofort schrillen die Alarmglocken durchs Schiff — die Mannschaften stürzen auf ihre Gefechtsstation.

Ist der Engländer uns auf die Spur gekommen? —

Die Rauchwolke wird immer größer und verwandelt sich schließlich in einen Dampfer, der direkten Kurs auf uns hält. Es ist der sehnlich erwartete Kohlendampfer, der von Piräus zu uns stößt. Es hat also geklappt. —

Jetzt heißt es, ein stilles verschwiegenes Plätzchen aufsuchen, wo wir ungestört und unbeobachtet kohlen können.

Inzwischen betrauen wir unseren alten Freund, den Dampfer „General", der uns schon so manchen wertvollen Dienst geleistet hat, mit einer neuen wichtigen Aufgabe. Zuletzt hatte er Anweisung gehabt, nach der Insel Thira zu gehen und sich dort zu unserer Verfügung zu halten. Schlimmstenfalls hätte er uns, wenn der Kohlendampfer von Piräus ausgeblieben wäre, noch Kohlen abgeben müssen. Das ist nun nicht nötig. —

Jetzt soll er Smyrna anlaufen und dort funkentelegraphische Verbindung mit Konstantinopel aufnehmen, um, wenn es möglich ist, die Erlaubnis für unsere Durchfahrt durch die Meerengen einzuholen. —

Diese Maßnahme ist nötig, weil wir unseren eigenen Funkverkehr aufs Äußerste einschränken müssen. Zu leicht könnte er uns zum Verräter werden. Mit einer türkischen Funkstation in Verbindung zu treten, ist für uns überhaupt ausgeschlossen. Bei der großen Entfernung würde eine beträchtliche Sendeenergie nötig sein, die stark genug wäre, um in weitem Umkreis die feindlichen Streitkräfte auf uns aufmerksam zu machen. Eine derartige Unvorsichtigkeit könnte uns zum Verhängnis werden.

Statt dessen wird in der Funkstation der „Goeben" der Verkehr des „General" mit Konstantinopel abgehört. Wir erfahren so, was wir wissen wollen, ohne uns selbst zu verraten.

*

Vorsichtig durch das Inselmeer ziehend, den Kohlendampfer in einiger Entfernung hinter sich, suchen „Goeben" und „Breslau" in langsamer Fahrt nach einem sicheren Versteck.

Angestrengt halten die Ausguckposten Ausschau — unermüdlich suchen die Ferngläser den Horizont ab. — Weit und breit ist nichts zu sehen, kein Feind, keine Rauchwolke. —

Jetzt taucht voraus in der ruhigen, glänzenden See eine einsame, verschwiegene Insel auf. Es ist Dhenusa! Sie ist nicht groß, hat aber hohe Berge und eine tiefe, stille Bucht, die durch die steil ansteigenden, schroffen Felsenhänge wunderbar geschützt ist.

Dorthin geht die geheimnisvolle Fahrt. —

Langsam dreht die „Goeben" bei und steuert vorsichtig in die Bucht. Der massige lange Schiffskörper schiebt sich allmählich in den Einschnitt und legt sich mit der Breitseite nach der Einfahrt, um gegen jeden unverhofften und unerwarteten Angriff gerüstet zu sein. An der anderen Seite macht der Kohlendampfer fest, dahinter legt sich die schlanke „Breslau". —

Alles wird klar gemacht zur Kohlenübernahme. —

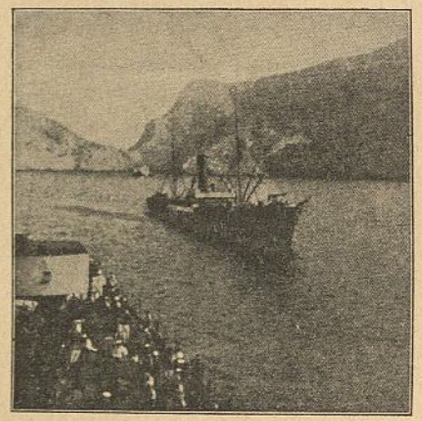
Ein seltsames Treiben beginnt jetzt in der Stille des kleinen Eilandes.

Von den Toppen sind die Flaggen verschwunden. — Wie zufällig

werden die Buchstaben des Schiffsnamens am Heck mit einigen Lappen und schmutzigen Kohlenanzügen verdeckt, die über Bord hängen.

Wie abenteuernde Piraten, die an einem stillen Zufluchtsort ihre Beute verteilen, kommen wir uns vor. — Nur wenige Fischer wohnen in dieser Einsamkeit. Keine Funkstation, kein Leuchtturm ist zu sehen. Wir sind also gegen irgendeinen unerwünschten Verräter einigermaßen geschützt.

Um noch sicherer zu gehen, bringt unsere Dampfpinasse, das einzig



In der ruhigen, glänzenden See eine einsame, verschwiegene Insel — Dhenusa.

übriggebliebene Boot, eine Gruppe Matrosen, in Zivilkleidung mit Rucksäcken und Spazierstöcken ausgerüstet, an Land. Es sind — „Ausflügler", die unternehmungslustig trotz der lastenden Hitze die Felsenhänge hinaufklettern und bald die höchste Bergspitze erklimmen, wo sie in lobenswertem Wissensdurst eifrig die Gegend betrachten, in Wirklichkeit aber scharf nach dem Feind Ausguck halten. Ein Teil der „Ausflügler" ist vom Signalpersonal und so stehen wir auf der „Goeben" in dauernder Verbindung mit der Touristengruppe auf dem Berggipfel.

Alle vier Stunden werden die „Ausflügler" an Land durch andere Kameraden abgelöst.

Die Besatzung der Dampfpinasse, die die Beobachtungsposten an Land bringt, trägt englische Mützenbänder, die einige Matrosen nach Seemannsbrauch in irgendeinem Hafen von der Besatzung eines englischen Kriegsschiffes eingetauscht haben. Jetzt sind sie gut zu gebrauchen. —

Während so die ganze Umgegend scharf beobachtet wird, überwacht das Funkpersonal in der Funkbude der „Goeben" die Atmosphäre auf englischen Funkverkehr.

Unter diesen Schutzmaßnahmen geht es wieder an die Kohlenübernahme.

Dieses Mal wird aber nicht in dem Höllentempo gearbeitet wie in Messina, wo wir uns wie die Wilden ins Zeug legten. Die Mannschaft braucht jetzt dringend Ruhe und Erholung. Zu groß sind die Strapazen der letzten Tage gewesen. Restlos erschöpft sind wir aus Messina herausgegangen, das achtzehnstündige Kohlen lag uns schwer in den Gliedern — und die Arbeit in den Bunkern und Heizräumen, als es galt, dem Verfolger zu entkommen, ist auch nicht spurlos an uns vorübergegangen.

Zum erstenmal wieder haben wir nun nach anstrengenden, aufregenden Tagen etwas Ruhe. Mag der Engländer uns auch suchen; wir liegen hier ja im sicheren Versteck und haben alle Vorsichtsmaßregeln getroffen.

Es ist, als ob die Ruhe und friedliche Stille der kleinen Bucht allmählich auch auf uns übergeht. Langsam kommen die aufgeregten Nerven zur Ruhe.

Der Kohlenvorrat muß zwar unbedingt wieder ergänzt werden. Wer weiß, wann und wo wir noch mal dazu kommen. — Aber wir überanstrengen uns nicht und kohlen in aller Ruhe. Diese Atempause muß ausgenutzt werden. Wer weiß, was uns noch in den nächsten Tagen bevorsteht! Da gilt es, neue Kräfte zu sammeln. —

Unangenehm ist nur, daß der Dampfer wieder recht ungeeignet zur Kohlenabgabe ist. Wir haben dieselben Schwierigkeiten wie in Messina. Aber schließlich können wir froh sein, daß wir überhaupt noch Kohlen bekommen.

Bald senkt sich die Dunkelheit herab. — Wir müssen die Nacht über weiterarbeiten. Außerdem dürfen die Scheinwerfer nicht in Tätigkeit gesetzt werden; der Lichtschein könnte in der Dunkelheit Aufsehen erregen und uns verraten. Nur ein paar Kerzen dürfen an Deck angezündet werden, deren Geflacker die Finsternis kaum erhellt.

Das stört natürlich bei der Arbeit sehr. — Besser wird es erst, als der Mond aufgeht und ein fahles Licht über der Bucht dämmert.

Mitten in der Nacht wird festgestellt, daß „General" die Verbindung mit Konstantinopel aufgenommen hat. — Der dann und wann hörbare feindliche Funkverkehr wird äußerst genau auf seine Lautstärke überwacht. —

So geht die Nacht vorüber. — Was sich im schützenden Dunkel in der tiefen Bucht der kleinen, armseligen Insel abspielt, — davon erfährt die Umwelt nichts. —

Ein warmer, heller Tag, wie ihn die schöne klare Nacht angekündigt hatte, bricht an.

Indes die Sonne höher steigt und das braune Felseneiland drückende Hitze ausstrahlt, wird unermüdlich weiter gekohlt. Bis zum Mittag des 9. August sind zwar noch nicht allzuviel Kohlen übernommen, aber langsam, Stunde für Stunde, häuft sich doch der kostbare Vorrat in den Bunkern mehr und mehr an.

Noch arbeiten wir ungestört, — noch haben weder die „Ausflügler" Rauchwolken gesichtet, noch meldet die Funkstation der „Goeben", die sehr auf dem Posten sein muß, nennenswerten, verdächtigen feindlichen Funkverkehr. —

Eigenartigerweise läßt der Feind uns in Ruhe; wir können also die kostbare Zeit gut ausnutzen.

Der Tag vergeht schnell bei der Arbeit. In Ruhe haben wir Mittag- und Abendbrot gegessen. —

Zum zweitenmal senkt sich die Nacht über unser Versteck und hüllt uns in ihren dunklen Mantel. Wir arbeiten wieder bei der kärglichen Kerzenbeleuchtung. Allmählich macht sich die Anstrengung doch in den Knochen bemerkbar.

Die Nacht scheint endlos lang. Ruhig und gleichgültig ziehen die Sterne ihre Bahn in dem weiten Himmelsraum. Endlich hellt es sich im Osten auf, das tiefdunkle Firmament beginnt blasser zu werden im ersten Schein der heraufkommenden Morgendämmerung — eine fahle, schüchterne Helle verjagt die Schatten der Nacht — da hört die Funkstation der „Goeben" zeitweise englischen Funkverkehr, dessen Lautstärke mehr und mehr zunimmt. —

Die feindliche Flotte ist im Anmarsch. —

Die Dardanellen.

Der Morgen des 10. August ist da. —

Jetzt gilt es, vor der herannahenden englischen Flotte einen möglichst großen Vorsprung zu gewinnen. —

Sofort wird die Kohlenübernahme abgebrochen. Die Leinen zu dem Kohlendampfer werden gelöst, unsere „Ausflügler" von Land schnell zurückgeholt und an Bord gebracht.

Befehl: „Klar zum Auslaufen!"

Schon quellen aus den Schloten der „Goeben" dicke schwarze Wolken und auch drüben auf der „Breslau" wird scharf ins Zeug gegangen — dunkle Rauchfahnen steigen in die klare Morgenluft.

Langsam poltert die Ankerkette auf die Back, während der Anker aus dem ruhigen Wasser hochgeht.

Dann gleitet die „Goeben" aus der Bucht hinaus. Vorsichtig schiebt sich der mächtige graue Körper weiter, bis er die freie See gewinnt. „Breslau" folgt im Kielwasser.

Jetzt kommt Bewegung in die beiden Schiffe. Die Maschinen gehen auf „große Fahrt“, — immer stärker tosen und wirbeln die Schrauben, ein leises, gleichmäßiges Beben geht durch die „Goeben“ und „Breslau“ und schon laufen beide Schiffe in voller Fahrt durch die glitzernde, flimmernde Flut, vorwärts, den Dardanellen zu.

Im hellen Schein der Morgensonne bleibt unser stilles Kohlenplätzchen bald zurück.

Deckwaschen nach dem Kohlen.

Der Blick geht weit in die Runde, wo sich endlos das große Becken des Ägäischen Meeres unter dem strahlenden Himmel ausbreitet.

Durch eine weißliche, glänzende Fläche geht die schnelle Fahrt. Aufmerksam suchen die Ausguckposten den Horizont ab, besonders nach achtern wird scharf gelugt, ob sich nicht bald die Rauchwolken feindlicher Streitkräfte aus dem flimmernden Dunst entwickeln. —

So geht es Stunde um Stunde dahin. Mit hoher Fahrt halten wir Kurs nach Norden. Es ist eine spannungsreiche Fahrt. Was erwartet uns vor den Dardanellen, — diese Frage läßt sich nicht abweisen und geht einem immer wieder durch den Kopf. Vom „General“ haben wir inzwischen nicht viel gehört. Die Erlaubnis zur Einfahrt hat die türkische Regierung jedenfalls noch nicht gegeben. —

Wir fahren ins Ungewisse und wissen nur das eine, daß wir durchmüssen um jeden Preis. —

Mit gleichmäßigem Rauschen stürmt die „Goeben“ wuchtig vorwärts, „Breslau“ folgt in Kiellinie. Der Tag ist schön.

Blendendweiß weicht das Wasser von den Schiffswänden ansteigend zur Seite. Es ist, als schiebe das Schiff diese Schaumwelle unaufhörlich vor sich her. Tief liegt bei der großen Fahrt das Achterschiff, indes vorn der Bug aus dem Wasser zu steigen scheint. Das ganze Schiff streckt sich gleichsam; der endlos lange Schiffskörper mit seinen leeren Decks und den drohenden Geschützürmen scheint länger zu werden, während er von ungeheuren Maschinenkräften dahingetrieben wird. In immer neuen schwärzlichen Ballen und Wolken quillt es aus den Schloten — eine lange dunkle Fahne, die nach achtern abzieht und noch eine Weile über dem Wasser regungslos stehen bleibt, bis sie langsam zerfließt.

Dann und wann tauchen kleine Inseln auf, die bald wieder zurückbleiben.

Um die Mittagszeit verschleiern Dünste die Fernsicht. Das Meer liegt wie gedrückt unter der lastenden Hitze. —

Mit ewig gleichem monotonen Rauschen ziehen die beiden Schiffe schnell dahin. Schon liegt Tenedos hinter uns. Immer weiter nordwärts geht es, den Dardanellen zu. —

Die Sonne steht schon niedriger, in feuerrote Pracht getaucht flammt der Himmel im Westen, als in dunstiger Ferne die hügeligen Gestade des alten Troja in Sicht kommen. —

Wir nähern uns den Dardanellen. Es ist fünf Uhr nachmittags. —

Brav gemacht, „Goeben" und „Breslau" — das war eure letzte stolze Fahrt hier, im Mittelmeer, jetzt sollt ihr uns weiter gen Osten tragen. —

Die sehnlichst erwartete Erlaubnis der Hohen Pforte, die uns die Einfahrt in die Meerenge freigeben soll, ist noch immer nicht eingetroffen. — Wie wird es jetzt werden? —

Schon treten die Kleinasiatische Küste und die schmale Landzunge von Gallipoli auseinander und geben einen glänzenden, tief ins Land schneidenden Meeresarm frei.

Die Einfahrt in die Wasserstraße der Dardanellen liegt vor uns. —

Langsam, mit verminderter Fahrt, gleiten „Goeben" und „Breslau" heran. Jetzt stoppen die beiden Schiffe auf etwa 10000 Meter Entfernung ab.

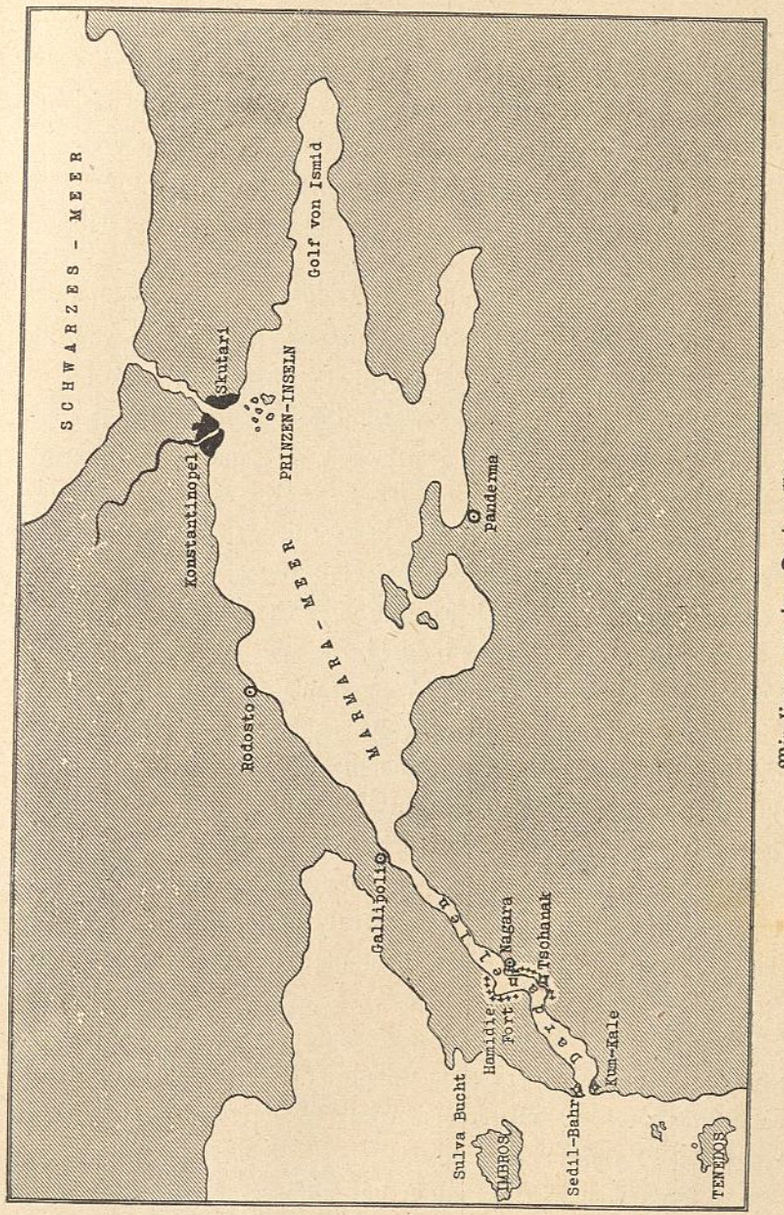
Ruhig flutet das Wasser aus der Meerenge — wir halten uns in der Strömung, um nicht abgetrieben zu werden.

Die Mannschaft, soweit sie nicht auf ihren Stationen bleiben muß, ist oben auf dem Deck. Alles starrt gespannt auf die braunen Anhöhen zu beiden Seiten der Einfahrt. Deutlich sind dort die Außenforts Kum-Kale auf der asiatischen und Sedil-Bahr auf der europäischen Seite auszumachen, die den Eingang überwachen. Im abendlichen Wind weht der Halbmond über dem trutzigen Gemäuer. —

Fast regungslos liegen beide Schiffe vor der Einfahrt.

Eine unheimliche Ruhe — alles scheint gleichsam den Atem anzuhalten. In wachsender Erregung starren wir an Land hinüber — man meint in der lastenden Stille den Pulsschlag der Zeit zu spüren, endlos dehnen sich die Minuten, indes wir warten und nach dem Lotsenboot Ausschau halten. —

Aber nichts rührt sich drüben — der Lotse kommt und kommt nicht. So verrinnen ein paar Minuten in unerträglicher Spannung. — Wir wissen nicht, woran wir sind. —



Wir liegen vor den Dardanellen.

Da zerreißen die Alarmglocken jäh die Stille! — Schrill klingt es durch die Decks: „Klar Schiff zum Gefecht."

Blitzschnell eilt alles, was eben noch wie gebannt über die Reling schaute, auf seine Station. Ein kurzes Durcheinander, — und schon ist alles wieder still. Wie ausgestorben liegen die Decks. Aber im Innern des scheinbar leblosen Schiffes beginnt es sich zu regen. —

Langsam, wie von unsichtbaren Kräften gelenkt, drehen sich die Türme, richten sich die Rohre der 28-Zentimetergeschütze auf die Landbefestigungen. Auch in den Kasematten gehen die 15-Zentimetergeschütze in Stellung — eine gespenstische Bewegung ist für einen Augenblick in das tote Material gefahren. — Dann ruht wieder alles unbeweglich. —

Aber jetzt! — Jetzt kommt auch drüben in die Forts Bewegung! Drohend richten sich in den Landbefestigungen die Mündungen der Geschütze auf uns. — Dasselbe Bild wiederholt sich dort. —

Die Spannung steigert sich immer mehr. —

Haargenau sind unsere Geschütze auf die Küstenwerke gerichtet. Die Granaten stecken schon seit der Beschießung von Philippeville in den Rohren. Werden sie nun im nächsten Moment krachend drüben einschlagen? Was bedeutet überhaupt das alles, was sich so blitzschnell eben abspielte? Will uns der Türke nicht durchlassen? Müssen wir zum Äußersten greifen und uns gewaltsam erkämpfen, was wir friedlich erreichen wollten? — Vom „General" ist noch immer keine Nachricht eingetroffen. In höchster Spannung harren wir der Feuerbefehle. —

Der Admiral kämpft in diesem Augenblick mit sich selbst einen gewaltigen Kampf. Soll er jetzt wirklich den Befehl zum Angriff geben, die Küstenwerke mit unserer modernen Artillerie in Trümmer legen und so die Durchfahrt erzwingen?

Und wenn es geschieht, kann er das auch verantworten? Werden

die Folgen nicht ungeheuerlich sein? — Er zögert einen Moment unter der Last der furchtbaren Verantwortung.

Schließlich sind wir ja doch in friedlicher Absicht hierher gedampft. Wir wollen ja nur durch nach dem Schwarzen Meer, weil wir selbst nicht anders können und keine andere Möglichkeit haben! —

Herrgott! — Was ist jetzt achteraus los? — Die Ausguckposten beobachten starr den Horizont? —

Wahrhaftig, — da tauchen auch schon Rauchwolken auf — erst eine, dann noch eine — jetzt kommen noch mehr zum Vorschein. —

Das englische Geschwader ist da!!

Ein Entrinnen ist nun nicht mehr möglich. Es gibt kein Zurück mehr! — Und vorn? — Dort starren uns die Rohre der türkischen Geschütze entgegen! — Eine verzweifelte Lage. —

Wild wirbeln tausend Gedanken durcheinander. Das Blut hämmert in den Adern. —

Da zuckt plötzlich ein Einfall durch das Gehirn.

In der Funkstation der „Goeben" ist kurz vor dem Eintreffen bei den Dardanellen ein Funkspruch abgehört worden, der von Konstantinopel an den „General" gerichtet war. Er war zwar verstümmelt und unverständlich — aber konnte dieser Funkspruch nicht vielleicht doch die ersehnte Erlaubnis zum Passieren der Meerenge enthalten?

Eine letzte Möglichkeit, die da im äußersten Augenblick noch aufgespürt wird. — Jetzt muß die Entscheidung fallen!

Kurz entschlossen gibt der Admiral seinen Befehl — schnell wird auf der Brücke der „Goeben" das Signal gehißt: „Erbitte Lotsen." — Schon flattern die Flaggen hoch. —

Gleich darauf tauchen drüben in der Dardanellen-Ausfahrt zwei schwarze Pünktchen auf, die sich schnell vergrößern und näher kommen. Es sind Torpedoboote, die mit großer Fahrt auf uns zusteuern. Die Spannung wächst! Soll das ein Torpedobootsangriff werden, oder nähern sie sich in friedlicher Absicht? Die leichte Artillerie ist

auf dem Posten und richtet ihre Geschütze auf die heranbrausenden Boote. —

Da! — Ein Signal geht auf dem Führerboot hoch — alles starrt auf das bunte Tuch. — Was bringts?

„Bitte folgen Sie mir!" — Antwortet das Boot.

Das erlösende Wort ist gefallen — die Spannung läßt nach — in vollen Zügen atmet die Brust tief auf. —

Hart drehen die flinken schwarzen Boote eine Kurve und steuern der Einfahrt zu. „Goeben" und „Breslau" folgen in ihrer Kiellinie. Uns allen ist wohler ums Herz — wie von einem unerträglichen Druck befreit, atmen wir auf.

Unsere Geschütze gehen wieder in Ruhestellung, auch drüben auf den Küstenbefestigungen senken sich die drohend auf uns gerichteten Rohre.

Schon sind wir in der Einfahrt und gleiten in den langgestreckten Meeresarm hinein.

Zu beiden Seiten grüßen bald flache, bald hügelig ansteigende Ufer. Der warme Schimmer der tief im Westen stehenden Sonne strahlt über anmutigen Dörfern und Weingärten und hüllt alles in ein rötliches Licht.

Langsam ziehen „Goeben" und „Breslau" die Strömung hinauf. Schon liegen die beiden Außenforts hinter uns.

Wir passieren zahlreiche, mitunter recht altmodische, Batterien und Landbefestigungen, die an die Abhänge geschmiegt, halb versteckt daliegen. Immer enger wird die Wasserstraße. Die Dämmerung sinkt langsam hernieder, indes wir an der engsten Stelle an Tschanak-Kale, dem alten, befestigten Dardanellenschloß, vorübergleiten. Trotzig erhebt sich auf den höchsten Kuppen das verwitterte, rostbraune Gemäuer. Drüben auf der europäischen Seite schaut Kilid-Bahr von seiner Höhe herab auf die enge Fahrstraße.

Weiter geht die Fahrt. Die Ufer verengen sich, treten zurück und

weiten sich wieder. — Jetzt springt die Landzunge von Nagara hervor und gibt eine kleine geschützte Bucht frei.

Langsam drehen wir bei und gleiten hinein. Wir müssen ja damit rechnen, daß das feindliche Geschwader uns zu folgen versucht und in die Dardanellen eindringt. Hier, durch die vorspringende Landzunge geschützt, kann die „Goeben" sofort jeden Eindringling unter wirkungsvolles Feuer nehmen. —

Die Nacht senkt sich dunkel über die Dardanellen.

Es ist sieben Uhr abends.

Rauschend gleiten die Anker in die Tiefe. — Nach langer Zeit schmeckt das Abendessen wieder. Eine Kriegswache geht zur Ruh', die andere wacht an den Geschützen — die Nacht senkt sich dunkel über die Dardanellen. —

Gegen zehn Uhr abends erscheinen die ersten englischen Kriegsschiffe vor der Dardanelleneinfahrt. Wir sind also mit gutem Vorsprung angelangt — die Verfolgung ist umsonst gewesen.

Aber wie — wenn dem englischen Geschwader nun auch die Einfahrt erlaubt wird? Oder wenn der Engländer sich zu dem entschließt,

wozu „Goeben" und „Breslau" sich im äußersten Fall entschlossen hatten, — zum gewaltsamen Eindringen? —

In fieberhafter Spannung streicht die Zeit dahin.

Als der englische Admiral Einlaß begehrt, wird ihm geantwortet, daß das nicht gestattet sei und — er begnügt sich damit. —

Hätte der Engländer versucht, die Einfahrt gewaltsam zu erkämpfen, es wäre ihm sicher gelungen. Die Küstenbefestigungen hätten wohl kaum dem Geschwader erfolgreichen Widerstand leisten können.

•

„Goeben" und „Breslau" in den Dardanellen!

Die ganze Welt horchte auf und bewunderte die beiden Schiffe, die es verstanden hatten, sich der erdrückenden feindlichen Übermacht zu entziehen und dem sicheren Untergang zu entgehen.

Die merkwürdigste und seltsamste Mission, — uns noch nicht bekannt — die ein unergründliches Geschick je zwei Schiffen zuwies, beginnt sich zu erfüllen. Noch wissen wir nicht, welche Aufgaben uns im großen, ungeheuren Zusammenhang des Völkerringens erwarten, noch ist uns verborgen, daß wir in schicksalshafter Notwendigkeit dem Weltenbrand neue Bahnen weisen sollen, noch ahnen wir nicht, daß die Fahrt zweier Schiffe einen Keil in das Gefüge der Weltpolitik trieb. —

In diesem Augenblick sehen wir vor allem in rückgewandtem Erstaunen das Gelingen unseres kühnen Wagnisses, sehen noch einmal die „Goeben" und „Breslau" im Mittelmeer, von der Heimat abgeschnitten, ohne Stützpunkt und Hilfe, von übermächtigen Feinden umstellt, den Durchbruch bei Messina vollführen, den Gegner in die Irre führen, entkommen und in die Dardanellen einfahren, sehen noch einmal jene Fahrt an uns vorüberziehen, die eine spätere englische Geschichtsschreibung einen der bedeutendsten Schachzüge im Seekrieg nannte, über dessen ungeheure Tragweite sich Freund und Feind gleichermaßen einig waren. —

In stiller Ehrfurcht aber neigen wir uns vor jenen vier Kameraden, die in den Heizräumen ein Opfer ihrer Pflichterfüllung wurden und ihr Leben für das Gelingen dieser Fahrt gaben. —

Die Überraschung.

Die erste Nacht unseres Aufenthaltes in den türkischen Gewässern ist vorüber.

Im fahlen Licht der beginnenden Morgendämmerung stehen die Uferhänge unserer kleinen stillen Bucht dunkel gegen den blaßgrünen Himmel. An Land ist es noch ganz still, kein Luftzug ist zu spüren, nur einige frühe Vogelstimmen dringen zu uns herüber. —

Bald darauf gibt es ein frohes Wiedersehen.

Unser alter, treuer Freund, der „General", kommt plötzlich wohlbehalten die Fahrstraße heraufgezogen. Unbehelligt konnte er die Meerenge passieren. In Smyrna, wo er mit Konstantinopel wegen unserer Dardanelleneinfahrt in drahtloser Verbindung gestanden hatte, bekam er von der „Goeben" den Befehl, sofort nach den Dardanellen zu gehen. Obwohl überall englische Schiffe in der Nähe waren, ist er doch glücklich hereingekommen. Nach ihm erscheint auch noch der deutsche Handelsdampfer „Rodosto", der sich ebenfalls in die türkischen Hoheitsgewässer gerettet hat. —

Lebhaft wird inzwischen die neue Lage erörtert. Was wird die Zukunft bringen?

Für uns besteht kein Zweifel, daß „Goeben" und „Breslau" nun weiter ins Schwarze Meer laufen werden, um dort den Kreuzerkrieg, den Kampf gegen die Russische Flotte, aufzunehmen. Die Aussichten, die sich eröffnen, sind aber alles andere als rosig. Wenn die russische Übermacht im Schwarzen Meer zahlenmäßig auch nicht so groß ist wie im Mittelmeer die vereinigten englischen und französischen Geschwader, so ist doch der Ausgang unseres Unternehmens

mit ziemlicher Sicherheit vorauszusehen. „Goeben" und „Breslau", zwei Schiffe, allein gegen einen überlegenen Feind; dazu wir ohne eine Zuflucht, allein angewiesen auf die neutralen Häfen, die binnen 24 Stunden wieder verlassen werden müssen. Wie sollen wir da lange aushalten? —

Auf Hilfe und Unterstützung von der Türkei scheint auch keine Aussicht zu sein. Wie es heißt, hält sie auf strikte Neutralität.

Warum nur nicht der Befehl zum Auslaufen kommt? —

Wir liegen noch immer still hinter der Landzunge von Nagara.

Ob die Hohe Pforte uns etwa Schwierigkeiten macht? Ebenso wie wir nicht ohne Erlaubnis in die Dardanellen hineindurften, können wir auch nicht ohne die Einwilligung der türkischen Regierung den Bosporus passieren und ins Schwarze Meer hinausdampfen. Etwas scheint hier nicht zu stimmen. —

In untätigem Warten vergeht die Zeit. —

Einmal gibt es ein merkwürdig anmutendes Schauspiel. Ein großer französischer Dampfer, vollbesetzt mit französischen Kriegsfreiwilligen, kommt von Konstantinopel die Meerenge herunter und fährt an uns vorüber. Die Franzmänner staunen gewaltig, als sie plötzlich die beiden grauen Kriegsschiffe erblicken, auf denen die deutsche Kriegsflagge weht. Das haben sie wohl nicht erwartet. Heftig gestikulierend äugen sie über die Relings gelehnt zu uns herüber und zerbrechen sich die Köpfe, was unsere Anwesenheit hier wohl zu bedeuten haben mag. — Ein eigenartiges Zusammentreffen in neutralen Gewässern! —

Endlich, nachdem wir drei Tage bei Nagara gelegen haben, werden die Anker gelichtet. „Goeben" und „Breslau" steuern in nordöstlicher Richtung aus der Bucht heraus. Hinter Gallipoli öffnet sich die Meerenge, vor uns liegt im Sonnenglanz leicht gekräuselt das weite blaue Marmarameer. Fernab schimmern die grünen Gestade der welligen Ufer. In mäßiger Fahrt geht es weiter.

Südöstlich vom Eingang in den Bosporus liegt malerisch die Gruppe der Prinzeninseln. Hell leuchtet in der Sonne die eigenartig rote Erde dieser reizenden Eilande. — Im Osten zieht sich der Golf von Ismid weit ins Land. — Zwischen den Inseln und San Stefano, nicht weit von der Hauptstadt des Orients poltern die Anker wieder in die Tiefe.

Warm und sonnig ist es hier. Wir liegen vor den Toren Konstantinopels. Der letzte Widerschein der Abendsonne liegt golden über der Stadt. Entzückt schweift das Auge über das herrliche, langgestreckte Panorama, das sich in der Ferne mit den weißen Häusern, der Pracht der glänzenden Paläste und den unzähligen spitzen Minaretts und den Moscheen aufbaut. —

•

43

Unsere Parole lautet wieder: „Kohlen"!

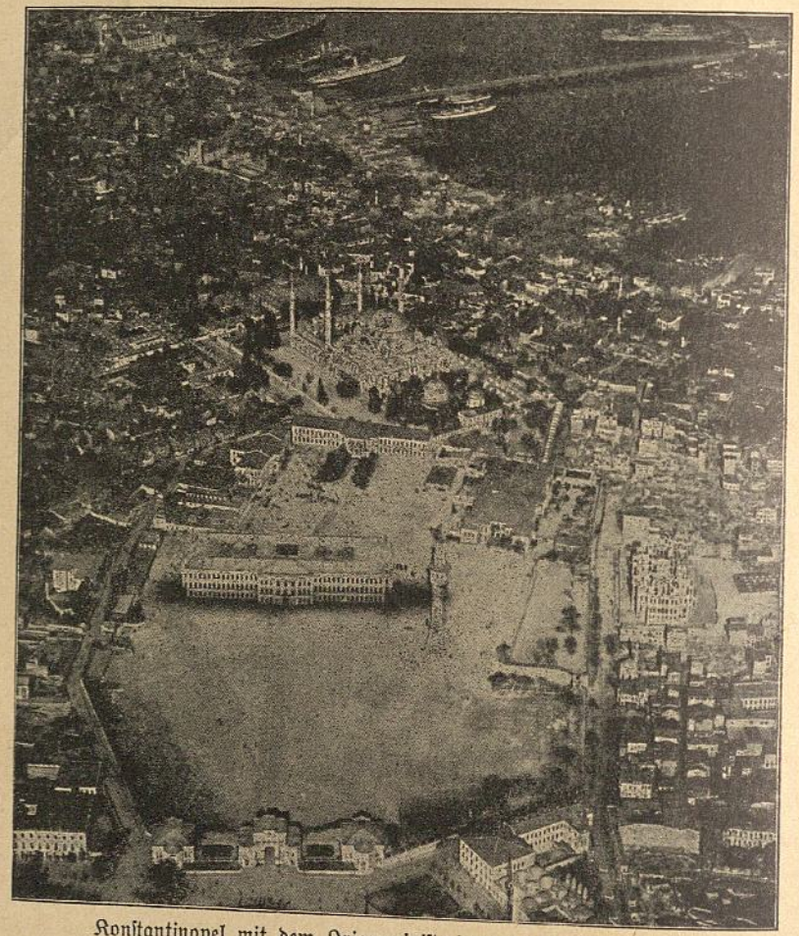
Aber wir gehen mit Freude und Begeisterung an die Arbeit. — Heißt es doch, daß „Goeben" und „Breslau" jetzt ins Schwarze Meer gehen und dort auf eigene Faust den Krieg gegen Rußland führen werden.

Bald wird in den russischen Häfen das Kriegsfeuer emporlodern und unsere Granaten werden die Schwarze-Meer-Flotte aus ihrem geruhsamen Dasein wecken. Während oben im Norden Deutschland gegen eine Welt von Feinden kämpft, werden zwei deutsche Kriegsschiffe, die das Schicksal hierher verschlug, fernab von der Heimat für dieses Deutschland im Schwarzen Meer den Krieg eröffnen. — Wir begeistern uns an der Größe der Aufgabe, die „Goeben" und „Breslau" zufällt. —

Aber es kommt anders! —

Schon längst ist die Kohlenübernahme beendet, die Bunker der „Goeben" und „Breslau" sind gefüllt, und wir erwarten sehnsüchtig den Auslaufbefehl. —

Aber ein Tag um den anderen vergeht — und wir liegen immer noch vor Anker. Ein Tag um den anderen wird mit vergeblichem Warten zugebracht. — Nichts geschieht. —



Konstantinopel mit dem Kriegsministerium, der Hohen Pforte.

Dann geschieht doch etwas! — Nur nicht das, worauf wir unruhevoll jeden Tag warten, sondern ganz etwas anderes und für uns durchaus Ungewöhnliches und Unerwartetes:

Vor Jahresfrist war in der Türkei eine Volkssammlung veranstaltet worden mit dem Ziel, Geld für die Verstärkung der türkischen Flotte aufzubringen. Mühselig war in dem verarmten Land dank des Opferwillens des türkischen Volkes und in der Begeisterung für den patriotischen Zweck soviel zusammengebracht worden, daß an England zwei Schiffe, ein Panzerkreuzer und ein kleiner Kreuzer, in Auftrag gegeben werden konnten. Jetzt gerade sollten die beiden neuen und bereits bezahlten Schiffe von England an die Türkei abgeliefert werden. Die Türkei, das gesamte türkische Volk, wartete auf das große Ereignis, da die beiden modernen Kreuzer am Goldenen Horn vor Anker gehen sollten. — Da wurden die beiden Schiffe, die seit Wochen fahrtbereit standen, unter verschiedenen Vorwänden an der Abfahrt in die türkischen Gewässer gehindert, schließlich bei Kriegsausbruch von der englischen Admiralität mit Beschlag belegt und in die eigene Flotte eingereiht. Von der Ablieferung der beiden Schiffe an die Türkei wollte England jetzt plötzlich nichts wissen. —

Die Entrüstung in der Türkei kannte keine Grenzen. Gerade in diesen Tagen, da „Goeben" und „Breslau" in die türkischen Gewässer gelangt waren, befand sich das türkische Volk in heller Empörung über das vertragsbrüchige England. —

Ist es Zufall oder Fügung, daß ein betrogenes und erbittertes Volk sich nun in dem Augenblick nach Ersatz für die schmählich vorenthaltenen Schiffe umsieht, wo zwei moderne deutsche Kriegsschiffe unerwartet in den Dardanellen erscheinen? Und daß die beiden Fremdlinge diesem Volk recht erwünscht und zur rechten Zeit kommen? — „Goeben" und „Breslau", ihrem eigenen Gesetz gehorchend und ihren eigenen Notwendigkeiten folgend, haben zwar ein ganz anderes Ziel, — den Krieg gegen die russische Flotte im Schwarzen Meer; für sie ist der beabsichtigte Durchgang durch die türkischen Meerengen nur das unumgängliche Mittel zum Zweck, der im Kampf

gegen Rußland ihnen vor der Seele steht. Aber in dem eigenartigen Zusammentreffen der beiden verschiedenen Ziele, die sich in diesem weltpolitischen Augenblick überraschend kreuzen, gewinnt die Fahrt der „Goeben" und „Breslau" plötzlich einen anderen, neuen und bedeutungsvollen Sinn, den niemand vorher erwarten konnte. —

Zum erstenmal für uns sichtbar führt eine seltsame Fügung unser Geschick mit einem anderen, fremden Schicksal zusammen, verkettet sie unsere Notwendigkeiten mit den Interessen eines anderen, wandelt sie unsere Not und Bedrängnis für diesen anderen in glücklichen Zufall. Und aus diesem Zusammentreffen von Notwendigkeit und Zufall erwächst überraschend für „Goeben" und „Breslau", für die Türkei, ja für die ganze Welt etwas Neues und Unerwartetes, das sich anschickt, dem Weltkrieg ein anderes Gesicht zu geben. —

Zwei Schiffe, einem übermächtigen Feind entronnen, auf der Fahrt gegen einen anderen Feind, passieren nicht nur die Gewässer des türkischen Volkes, sondern kreuzen auch gleichzeitig dessen Interessenkreis. —

Zufall? — Notwendigkeit? — Fügung? — Wer vermag das Walten des Schicksals zu ergründen? —

Unser Admiral ist mehr an Land als an Bord. — Die Verhandlungen zwischen der Hohen Pforte und Deutschland wegen des Ankaufs der „Goeben" und „Breslau" sind im Gange. Sie enden mit dem Ergebnis, daß die beiden so überraschend in die türkischen Gewässer gelangten modernen deutschen Kreuzer in türkischen Besitz übergehen.

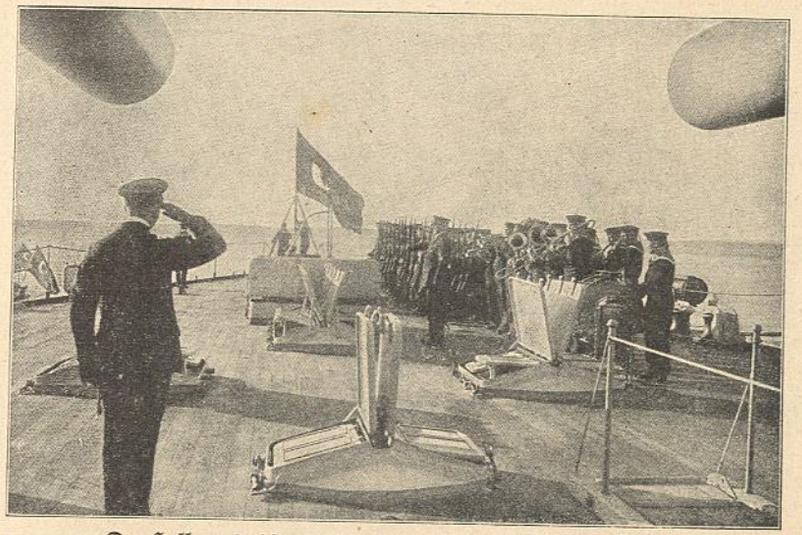
Am 18. August wird uns bekanntgegeben, daß „Goeben" und „Breslau" von der Türkei aufgekauft sind.

Die Besatzungen sind angetreten. Unter den Klängen des Deutschlandliedes geht die deutsche Kriegsflagge am Heck herunter, — bei der türkischen Nationalhymne geht der Halbmond hoch.

„Goeben" heißt von nun an „Jawus Sultan Selim", „Breslau"

erhält den Namen „Midilli". Für uns bleiben jedoch beide Schiffe nach wie vor die „Goeben" und „Breslau".

Am nächsten Morgen kommt eine Ladung Fes an Bord und wird an die Mannschaften verteilt. Manchen Kameraden steht die neue Kopfbekleidung sehr gut, man kann sie kaum von Türken unterscheiden, andere wieder sehen doch recht komisch damit aus. — Aber bald



Der Halbmond, die türkische Kriegsflagge, wird feierlich gehißt.

gewöhnen wir uns daran — wir müssen uns noch an manches andere gewöhnen — die Fes sind das wenigste.

Auch unser Sonntag wird jetzt gestrichen, wir halten von nun an den türkischen Sonntag, der auf unseren Freitag fällt. So arbeiten wir in Zukunft an dem eigentlichen Sonntag, während der Freitag der Feiertag wird. — Es heißt weiter, daß wir bald türkisches Personal auf unsere Schiffe zur Ausbildung bekommen werden. Ist die neue Besatzung genügend geschult, dann sollen wir nach Deutschland zurückkehren und an den Heimatfronten gegen den Feind Verwendung finden. —

Die Ereignisse und Entscheidungen haben sich in den letzten Tagen überstürzt. — Wie schnell und überraschend hat sich mit einem Schlag alles gewandelt! Noch wollen uns die Veränderungen kaum in den Kopf. Vor einer Woche noch hieß es: Kreuzerkrieg auf eigene Faust im Schwarzen Meer — war die Parole, die uns begeisterte: Kampf gegen die russische Flotte — und nun ist alles anders gekommen. Unser Vorhaben hat ein überraschendes Ende gefunden. Wir fahren bald nach Hause. —

Wenig später schon sah alles wieder ganz anders aus, vollzog sich eine gewaltige Umstellung. —

Daß die Ankunft der „Goeben" und „Breslau" dazu beigetragen, daß das abenteuerliche Erscheinen der beiden Schiffe diese Umstellung beschleunigte, ja diese Umwälzung und Kräfteverschiebung innerhalb der Weltpolitik vielleicht sogar erst ermöglichte, das alles sollte uns bald hinlänglich klar werden.

*

Inzwischen hat eine ebenso harte wie mühevolle und viel Geduld erfordernde Arbeit begonnen.

Admiral Souchon ist zum Führer und Oberbefehlshaber der türkischen Flotte ernannt worden. — Sofort geht es an die Reorganisation dieser Flotte, die bisher von einer englischen Marinemission „betreut" wurde. Von der „Goeben" und „Breslau" wird ein Teil der Offiziere und Mannschaften auf die türkischen Schiffe als Instrukteure abkommandiert. Dafür kommen Türken zu uns, um auf modernen Schiffen ausgebildet zu werden. „Goeben"- und „Breslau"-Leute sind Lehrmeister auf türkischen Schiffen, auf Landbefestigungen, auf Signal- und Funkstationen.

Die türkischen Besatzungen müssen viel lernen, es ist eine harte und ungewohnte Schule, die sie jetzt durchmachen. Die Ausbildung durch die englische Marinemission hat nicht viel getaugt — die Engländer wissen wohl selbst am besten, warum. —

Mit unermüdlicher Mühe wird die Umstellung durchgeführt, Gefechtsübungen und Manöver werden abgehalten. — Langsam geht es vorwärts, die Türken sperren Mund und Nase auf, als sie all das Neue und Ungewohnte lernen müssen. —

Dazu wird die gesamte Reorganisation durch etwas gänzlich Unerwartetes und Unvorhergesehenes aufgehalten und gehemmt.

Die englische Marinemission, die doch angeblich zur Reform des türkischen Flottenwesens da war, hatte statt dessen nach besten Kräften in gegenteiliger Hinsicht gewirkt und ihre Tätigkeit zur weitgehendsten Sabotage an der Flotte ausgenutzt. Statt Lehrmeister zu sein, hatte sie vorsätzlich auf die Seeuntüchtigkeit der ihr anvertrauten Schiffe hingearbeitet.

Die türkische Flotte, die untätig am Goldenen Horn gelegen hatte, befand sich in der unglaublichsten Verfassung.

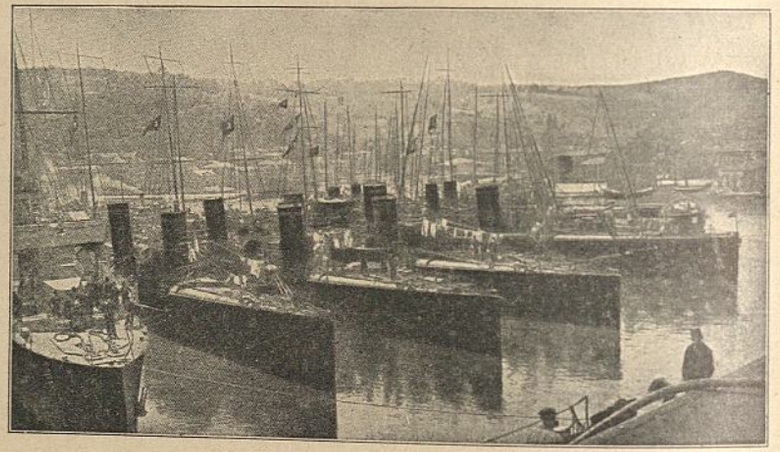
Auf den Schiffen ist fast kein einziges Geschütz zu gebrauchen. Die Verschlüsse sind vielfach eingerostet und müssen erst mit Hämmern herausgeschlagen werden. Die englischen Instrukteure hatten den Türken verboten, die Verschlußteile der Geschütze zu ölen und gegen Rostansatz zu schützen.

Die Munition ist durchweg mit Übungszündern versehen. Die scharfen Zünder finden wir nach langem Suchen eines Tages in irgendeinem Werftschuppen.

Ähnlich ist es mit den Torpedobooten bestellt. — Bei sämtlichen Torpedoköpfen fehlen die Scharfzünder. Aber nicht allein das — auch der Mechanismus der Steuerung ist von den Engländern in raffinierter, äußerlich nicht sichtbarer Weise, verändert worden. Das hätte beinahe schlimme Folgen gehabt.

Als nämlich jetzt unter deutscher Leitung die ersten Gefechtsübungen abgehalten werden und von einem türkischen Torpedoboot der erste Torpedo ausgestoßen wird, ereignet sich folgendes: Obwohl der Torpedo genau eingestellt ist, sieht die Bedienung, wie das Ge-

schoß keine gerade Bahn zieht, sondern mit der normalen Geschwindigkeit von etwa 40 Kilometern plötzlich seitlich abbiegt. Die See, von einer frischen Brise etwas bewegt, läßt die Spur des Torpedo nicht weiter erkennen, die Besatzung verliert das Geschoß aus den Augen. — Plötzlich sieht jemand auf der anderen Bootsseite die Blasenbahn des Torpedos, der also im Kreis herumgelaufen ist und nun auf das eigene Schiff zukommt. Im letzten Augenblick gelingt es noch, das Schiff herumzuwerfen und so der Vernichtung durch das



Türkische Torpedoboote im Hafen.

eigene Geschoß zu entgehen. — Alles ist sprachlos über diese Heimtücke.

Selbstverständlich werden nach dieser Erfahrung alle Torpedos einer genauen Kontrolle unterzogen, — eine mühsame Arbeit. Da stellt sich dann heraus, daß die innere Steuerung der Geschosse so eingestellt ist, daß sie im Bogen laufen müssen und die eigene Kampflinie, die eigenen Schiffe, gefährden.

Fast täglich gibt es neue peinliche Überraschungen dieser Art. —

Nicht viel anders sieht es mit den Küstenbatterien und Landbefestigungen aus.

Zum größten Teil handelt es sich um ältere Geschütz-Konstruktionen, die unzureichende Schußweiten haben und ungünstig aufgestellt sind. Fast überall wird das stark rauchende Schwarzpulver verwendet.

Unermüdlich wird an der Instandsetzung der Maschinen und Geschütze gearbeitet, die Schäden und Beschädigungen werden repariert — die Flotte wird langsam seetüchtig, die Landbefestigungen brauchbar. Bei Manövern und Schießübungen zeigen sich bald die ersten Fortschritte — die Freude ist groß über jede gut ausgeführte Aufgabe.

Den Türken gehen die Augen über, wenn wir sie über dies und jenes aufklären und ihnen zeigen, wie schmählich sie von ihren früheren Lehrmeistern verraten wurden. Jetzt erst wird es ihnen klar, was die englische Marineleitung bezweckte, daß sie nur die türkische Flotte auf dem niedrigsten Grad der Kampffähigkeit halten und zu einem gänzlich ungefährlichen Instrument machen wollte.

In dem Maße wie dadurch das Ansehen der Engländer schwindet, steigt die Bewunderung und Achtung gegenüber den deutschen Kameraden.

Die Instandsetzung der Küstenwerke und Batterien im Bereich der beiden Meerengen ist ein hartes Stück Arbeit.

Die Fahrstraße des Bosporus, die sich zwischen hohen, schroffen Felsufern hinzieht und das Schwarze Meer mit dem Marmarameer verbindet, ist 28 km lang, während die Meerenge der Dardanellen eine Länge von 71 km aufweist. In der Luftlinie beträgt die Entfernung von der Einfahrt in die Dardanellen am Ägäischen Meer bis zur Mündung des Bosporus ins Schwarze Meer fast 280 km.

Der Festungsbereich der beiden Meerengen ist also sehr ausgedehnt und die Reorganisation und Verstärkung dieser Positionen infolgedessen sehr schwierig. Das wenige vorhandene Material muß mühsam instandgesetzt, sorgsam auf die einzelnen Stellen verteilt

und allmählich ergänzt werden. In rastloser Arbeit werden die Verteidigungseinrichtungen verbessert und mit den vorhandenen Mitteln auf die Höhe gebracht.

Allmählich sind unter der deutschen Leitung auch die verwahrlosten und unbrauchbaren Schiffe kriegs- und seetüchtig geworden. Es gibt wieder eine wenn auch kleine türkische Flotte.

*

„Goeben" und „Breslau" bilden den Kern der Streitmacht. Außer diesen beiden Kreuzern sind noch da: zwei ältere Linienschiffe, „Torgut Reis" und „Barbarossa", dann die „Messudie", ein gänzlich veraltetes angeblich modernisiertes Linienschiff, das aber für den eigentlichen Daseinszweck der Flotte unbrauchbar ist und deshalb auch aus dem Flottenverband ausscheidet. Kleine Kreuzer sind auch nur zwei vorhanden: „Hamidie" und „Medjidie"; schließlich gibt es noch zwei ganz kleine, sehr alte Kreuzer und eine Anzahl von Torpedobooten, von denen nur acht einigermaßen gut erhalten und brauchbar für den Flottenverband sind. Vier davon sind aus Deutschland geliefert, die anderen stammen aus Frankreich.

Das ist die türkische Flotte! —

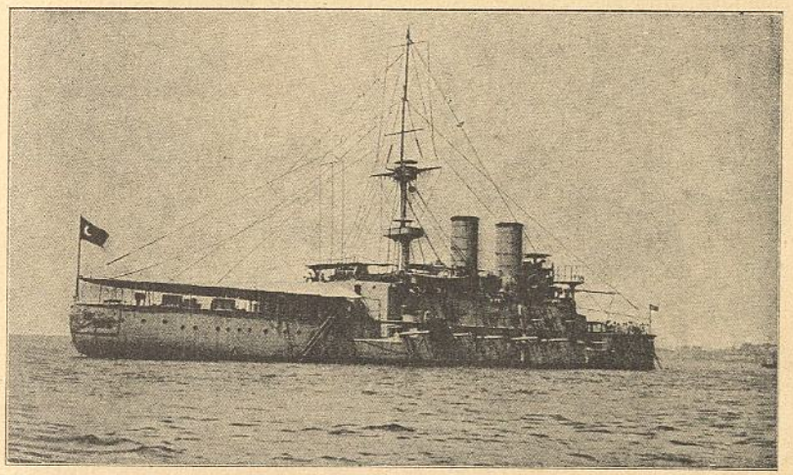
Für uns ebenso interessant und aufschlußreich wie für die Engländer blamabel ist das, was mit der alten „Messudie" geschehen war.

Die Türkei wollte das veraltete Schiff wieder gefechtstüchtig machen und schickte es deshalb zur Modernisierung der Artillerie nach England. Auf der englischen Werft bekam die „Messudie" zwar eine moderne 15-cm-Artillerie, doch wurden an Stelle der verlangten schweren Turmgeschütze — Holzkanonen eingesetzt! — Die eigentlichen schweren Geschütze, natürlich die Hauptwaffe des Linienschiffes, sollten später geliefert werden! — Die Türkei wartete jetzt noch darauf.

Der Fall „Messudie" allein spricht Bände über die seltsame Auf-

fassung, die England von der „Ausbildung" der türkischen Flotte vertrat. Offensichtlicher und brutaler konnte der Verrat an der Türkei nicht sein. —

Wir versuchen immerhin, soweit es möglich ist, die „Messudie" später unseren Zwecken dienstbar zu machen und benutzen das Schiff, um wenigstens seine brauchbare Mittelartillerie auszunutzen, als Torpedoboots- und Unterseebootsabwehr in den Dardanellen. Bei



Die „Messudie" hatte statt der schweren Turmgeschütze — Holzkanonen bekommen!

der Enge von Tschanak wird es als schwimmende Batterie im flachen Gewässer unter der asiatischen Küste verankert.

Der Funke zündet.

In emsiger, rastloser Arbeit vergeht so eine Woche nach der anderen. An Land kommen wir nicht. —

Aber auch so wird es nicht langweilig. — Besonders gespannt ist immer alles, wenn neue Nachrichten aus der Heimat eintreffen. — Ein beklommenes Gefühl überkommt uns dann, wenn wir von den

Erfolgen, dem harten Ringen und Kämpfen hören, indes wir hier, arbeitend zwar aber doch kriegerisch untätig, zum Stilliegen verurteilt sind und nicht an den Feind, an Rußlands Flotte im Schwarzen Meer, können. — Wir gehören ja jetzt zur Türkei, — am Heck flattert nicht mehr die deutsche Flagge, sondern der Halbmond — und die Türkei hat ihre Neutralität in dem großen Völkerringen erklärt. Wie gerne würden wir hier den Krieg gegen Rußland aufnehmen, unsern Brüdern dort oben zu helfen versuchen, soweit es in unseren Kräften steht — und nun ist alles anders gekommen. — Es liegt wie Bitterkeit auf der Seele. —

Aber da, während wir noch dem Geschick grollen, das uns zur Untätigkeit verdammte, vollziehen sich doch, langsam und allmählich zwar, gewaltige Umwälzungen, gehen innerhalb der weltpolitischen Konstellation ungeheure Umstellungen vor sich, bereiten sich Dinge von so weittragender Bedeutung vor, daß das ganze Kräfteverhältnis des Weltkrieges davon erfaßt und verändert wird. Und staunend merken wir, daß unser abenteuerliches Schicksal, unser Erscheinen vor der Hauptstadt des Islam, der überraschende Übergang in türkischen Besitz, daß das alles in engem und eindeutigem Zusammenhang mit diesem großen Geschehen steht, ja es überhaupt erst auslöste und möglich machte.

Unsere Fahrt, die Tat zweier Schiffe, sollte zugleich eine weltgeschichtliche Mission sein. — So wollte es das Schicksal, das „Goeben" und „Breslau" dazu ausersah, gleichwie es uns vor der feindlichen Übermacht rettete. —

Es ist, als ob ein Funke jenes verzehrenden Feuers, das in uns lebendig ist und das wir mit uns hierhertrugen, nun auf dieses Volk überspringt, das uns aufnahm und an sich kettete, — es ist, als ob dieser Funke, langsam zur Glut anschwellend, dieses Volk erfaßt und dann, eine einzige lodernde Flamme, immer weiter um sich greifend, den Weltenbrand schauerlich von neuem entfacht. —

Der ganze nahe Orient, die Welt des Islam, wird von dem rasenden Kriegsfeuer ergriffen, — dessen Träger wir sind. —

Die Türkei, nach dem unglücklichen Ausgang der Balkankriege geknechtet, geknebelt, entrechtet, verarmt und erschöpft am Boden liegend, dem brutalen Zugriff habgieriger, machtlüsterner Feinde wehrlos ausgeliefert, fühlt ihre Stunde kommen. Über alle Hemmungen und Zweifel, Widerstände und Überlegungen unaufhaltsam und unbeirrbar hinweg schreitet diese instinktive Erkenntnis vorwärts und drängt unruhevoll zur Entscheidung. —

Das Schicksalsrad, einmal in Bewegung, kommt ins Rollen und weiß sich jedem Aufhalten zu entziehen. Wir sehen nur die Wirkungen deutlich, wir ahnen die Gründe, — die letzte, tiefste Ursache verbirgt sich in der unerforschlichen Sphäre des Geheimnisvollen und Schicksalshaften. —

Es ist eine aufreibende, aufregende Zeitspanne, dieser August und September des Jahres 1914.

Wir sind Zeugen des Wachwerdens und Aufstehens eines vorher dahindämmernden Volkes, sehen in schweigender Erregung den versteckten und offenen Kampf der Welt um dieses Volk, sehen das Ringen der Diplomatie der Mittelmächte und der Entente um die Türkei.

Schritt für Schritt, Stufe für Stufe, von der einen Seite ersehnt, von der anderen verwünscht, trifft die Türkei ihre Entscheidung. Im eigenen Volk selbst spiegelt sich der Kampf der beiden Mächtegruppen in zwei Strömungen wider, die einander bekämpfen und um die Macht ringen. — Kein anderes Volk, das im großen Völkerringen zu den Waffen griff, wurde so bis ins Innerste erschüttert und aufgewühlt wie die Türkei. — Bei keinem anderen währte der aufregende Schwebezustand so quälend lange und anhaltend.

Am 5. August hat die Türkei aus Gründen der eigenen Sicherheit die Meerengen für Kriegsschiffe gesperrt, nachdem sie zwei Tage vorher ihre Neutralität erklärte und mobil machte.

Die Rüstungen sind langwierig und machen keinen rechten Fortschritt. Alles ist unzulänglich.

Aus dieser Erkenntnis erwächst der Schwebezustand, das Zögern — die Arbeit der auswärtigen Diplomatie setzt ein. Nach zwei Seiten wird gezogen, mit dem Ergebnis, daß sich nichts verändert. Die Kräfte halten sich die Waage —. Was nach außen wie Stillstand und Bewegungslosigkeit anmutet, ist doch bis zum letzten getriebene Gespanntheit — jedes neu hinzukommende Kraftmoment muß die Entscheidung bringen.

Und sie wird gebracht!

„Goeben" und „Breslau" bringen sie! — Die Umklammerung der feindlichen Übermacht durchbrechend, auf sich selbst gestellt, erscheinen sie vor den Dardanellen, die Erlaubnis zur Durchfahrt ins Schwarze Meer, zum Kampf gegen Rußland, begehrend. Mit einem Schlag tritt jedoch das alles zurück vor der Wucht jener anderen, weltgeschichtlichen Tat, die beide Schiffe zugleich mit ihrer Fahrt vollbringen, vor der Schicksalsentscheidung der Türkei, vor der Neugestaltung des Weltkrieges. — „Goeben" und „Breslau" fuhren, so wollte es das Schicksal, die Entscheidung. —

Zwangsläufig und folgerichtig geht nun die Entwicklung weiter. Von England um die beiden in Auftrag gegebenen Kreuzer betrogen erwirbt die Türkei gleichsam als „Ersatz" die auf so seltsame Art in die türkischen Gewässer gelangten deutschen Schiffe.

„Goeben"- und „Breslau"-Leute übernehmen die Ausbildung, Organisation, Instandsetzung und Verstärkung der türkischen Marine und Flotte. Das Walten der bisherigen Lehrmeister, der englischen Marinemission, kommt ans Tageslicht und öffnet der Türkei die Augen.

Die Entrüstung und Erbitterung wächst. Englands Stellung in Konstantinopel wird immer schwieriger. Das sonst so stolze Inselreich, der Beherrscher der Meere, steht bereits auf verlorenem Posten und

kann trotz aller nur erdenklichen Anstrengungen die einmal in Gang gekommene Bewegung nicht mehr aufhalten. Auf der einen Seite schmeichelnd und mit Versprechungen werbend kann die Entente doch nicht ihren Ingrimm über den Ankauf der „Goeben" und „Breslau" verbergen. Sie weiß, es geht hier um weit mehr als um einen bloßen Kauf. Hier kommt der Umschwung, die Abkehr der Türkei, ihre Sinnesänderung, deutlich sichtbar zum Ausdruck.

Unter der Wucht der Tatsachen kommt die deutschfreundliche Stimmung im Lande immer mehr zum Durchbruch. Zwar entfalten die Botschafter Englands, Frankreichs und Rußlands an der Hohen Pforte eine fieberhafte Tätigkeit. Vermittlungsverhandlungen mit dem Ziel, die Türkei vom Kriegseintritt, vom Kampf an der Seite der Mittelmächte, abzubringen, werden immer wieder aufgenommen. Um jeden Preis soll verhindert werden, daß das Kriegsfeuer im Nahen Orient aufflammt, daß der Islam zu den Waffen greift. — Es ist zu spät — der Funke hat gezündet! —

Bisher stets in der Rolle des Unterdrückten, Geschlagenen und Besiegten, sieht die Türkei, wie sich die Lage mit einem Schlag verändert.

Die Gunst der Lage erkennend wirft sie das drückende Joch der Kapitulationen ab, jener einseitigen Verpflichtungen, die den Ausländern weitgehende Vorrechte einräumten und die vielfach von den Ententestaaten als Druckmittel zu immer neuen Zugeständnissen in brutaler und schamloser Weise ausgenutzt wurden. Die Beseitigung dieser exterritorialen Vorrechte war ein schwerer Schlag für die Sache der Entente. Wenige Tage später, am 15. September, nimmt die englische Marinemission ihre Entlassung und verläßt Konstantinopel. Die Enthüllungen über ihre „Lehrtätigkeit" sind ihr wohl doch zu unangenehm.

Schritt für Schritt trifft die Hohe Pforte ihre Maßnahmen. Am 29. September schließen sich die Meerengen endgültig. Die direkte

Verbindung der Westmächte mit Rußland ist unterbunden, der einzig sichere Weg, auf dem Rußlands dringliche Versorgung mit Kriegsmaterial noch möglich war, ist abgeriegelt. Das sollte für das nun von jeder Unterstützung abgeschnittene Zarenreich eine tödliche Wunde, für seine Verbündeten eine unerträgliche Maßnahme sein. Die politischen und strategischen Folgen waren ungeheuer groß. Der Schiffsverkehr der Westmächte mit Südrußland wurde unmöglich gemacht, auf die in ihrer Haltung schwankenden Balkanstaaten Rumänien und Bulgarien konnte kein direkter Druck ausgeübt werden.

Aber immer noch versucht die Entente, während die türkischen Rüstungen gute Fortschritte machen und fieberhaft an der Ausbildung der Flotte und der Instandsetzung und Verstärkung der Meerengen gearbeitet wird, zu retten, was zu retten ist. Offensichtliche Demütigungen und Unfreundlichkeiten werden um dieses Zweckes willen stillschweigend hingenommen. Wenn nur die Türkei, der Nahe Orient, ruhig bleibt, die Entente weiß nur zu gut, um was es geht. —

Der Groll richtet sich vor allem gegen den Kauf der „Goeben" und „Breslau", gegen die Anwesenheit der deutschen Marineleute, von der man sich nichts Gutes verspricht. Bitten, Drohungen und Proteste häufen sich. —

Die russische Schwarze-Meer-Flotte erscheint vor dem Bosporus und hält eine auffällige Demonstration gegen den Ankauf der „Goeben" und „Breslau" ab. England fordert ein um das andere Mal, die Türkei solle die deutsche Mannschaft von den türkischen Schiffen entlassen. Alle Vorstellungen sind nutzlos. — England hat seine Rolle ausgespielt. Selbstbewußt antwortet die Türkei, die Anwesenheit und Tätigkeit der Deutschen sei ihre eigene Angelegenheit und ginge England nichts an.

Angesichts dieser festen, unzweideutigen Haltung der Hohen Pforte verliert die Entente ihre bisher mühsam gewahrte Fassung. Am 26. Oktober erklären England und Rußland der Türkei, daß sie die

Übernahme der „Goeben" und „Breslau" nicht als rechtskräftigen Kauf ansehen können. Auf beide Schiffe würde, sobald sie die Dardanellen oder den Bosporus verlassen sollten, gleichgültig ob unter deutscher oder türkischer Flagge, das Feuer eröffnet werden. Auf die Türkei macht das keinen Eindruck — als Antwort schließt sie vielmehr mit Minensperren die beiden Meerengen. —

Die gewitterschwüle Atmosphäre ist bis zum Bersten geladen. Mehr und mehr hat sich der Zündstoff angehäuft — jeder Augenblick kann die furchtbare Entladung bringen. —

*

Während wir hier aufregende Tage durchmachen, vollzieht sich auch in meinem persönlichen Schicksal eine entscheidende Wendung. —

Schon häufig hat die Funkstation der „Goeben" Funkverkehr der russischen Schiffe im Schwarzen Meer festgestellt. So manches Telegramm wird aufgenommen und liegt nun da, aber niemand kann die Sprache entziffern. —

Bei einer Divisionsmusterung wird dann einmal die Frage gestellt: „Wer kann russisch?" Ich melde mich zusammen mit einem Deutsch-Österreicher.

Die Russentelegramme werden uns vorgelegt — wir müssen beide übersetzen. Als Auslandsdeutschem, der aus Rußland kommt, ist mir die Sprache natürlich geläufig. Schnell bin ich mit den Übersetzungen fertig, — nebenan mein Kamerad, braucht bedeutend mehr Zeit dazu. —

Bei dieser Gelegenheit geht es mir plötzlich durch den Kopf, wie nützlich ich mich vielleicht machen könnte, wenn ich auch so in der Funkbude, dem heiligsten Raum des Schiffes, sitzen würde und Funksprüche abhören und aufnehmen könnte. — Das Russische macht mir ja keine Schwierigkeiten. Zudem hatte ich früher einmal Gelegenheit gehabt, mit den Geheimnissen des Morsealphabets vertraut zu werden und die seltsamen Zeichen praktisch zu üben.

Warum soll ich nicht den Versuch machen und meine Kenntnisse ausnutzen? —

Kurz entschlossen trage ich dem Divisionsoffizier mein Anliegen vor und schon am Nachmittag desselben Tages muß ich mich bei unserem Admiral melden, der anscheinend sehr zufrieden über die schnelle Lösung der Dolmetscherfrage ist und mich mit den Worten —

Die Freude ist groß — ich werde Funker!

„Eine baldige Ausbildung zum F.T.-Personal wäre mir sehr erwünscht" — entläßt. —

Die Freude ist natürlich groß — jetzt beginnt für mich eine ganz neue, interessante und verantwortungsvolle Tätigkeit an Bord. Ich brenne darauf, mich auf dem neuen Posten möglichst nützlich zu machen.

Am nächsten Tag werde ich dem F.T.-Personal angegliedert — die Ausbildung in der neuen Tätigkeit beginnt. F.T.-Maat Z. ruft mir das zum Teil schon vergessene Morsealphabet wieder ins Gedächtnis. Es heißt nun: üben und nochmal üben! Jeden Tag werden für mich F.T.-Übungsstunden eingelegt. Zwischendurch bin ich als dritter oder vierter Mann in der Funkbude, in die ich bisher kaum einen flüchtigen Blick werfen konnte. Ich versuche mitzuschreiben, was es da in der Atmosphäre an fernen, geheimnisvollen Stimmen zu hören gibt. Nach einiger Zeit bin ich mit der seltsamen Musik aus Punkten und Strichen schon vertraut. Mir fehlt nur noch das Technische, die Bedienung der Empfangsapparate und Sender, aber auch das wird mir mit der Zeit gründlich beigebracht. Bald bin ich mit den Eigenheiten des russischen Funkverkehrs vertraut und kenne genau den Ton der Russensender. —

Am 27. Oktober entdeckt ein türkisches Torpedoboot bei einer Patrouillenfahrt vor dem Bosporus einen russischen Minendampfer, der sich gerade anschickt, die Ausfahrt ins Schwarze Meer mit Minen zu verseuchen. Als der Russe das Torpedoboot in Sicht bekommt, verschwindet er sofort sehr eilig. —

Das ist zuviel für die Türkei. — Die Demonstration der russischen Flotte und jetzt die Unverschämtheit des Minendampfers, der sich nicht scheut, in den Hoheitsgewässern eines neutralen Staates Minen zu legen, beweisen zur Genüge, was von Rußland zu erwarten ist. Eine Überrumpelung durch die Schwarze-Meer-Flotte will die Türkei denn doch nicht erleben. — Die Zeit des Abwartens ist vorbei — jetzt ist es so weit!

Hölle Sebastopol.

„Dampf auf in allen Kesseln"! — „Bereithalten zum Auslaufen ins Schwarze Meer!"

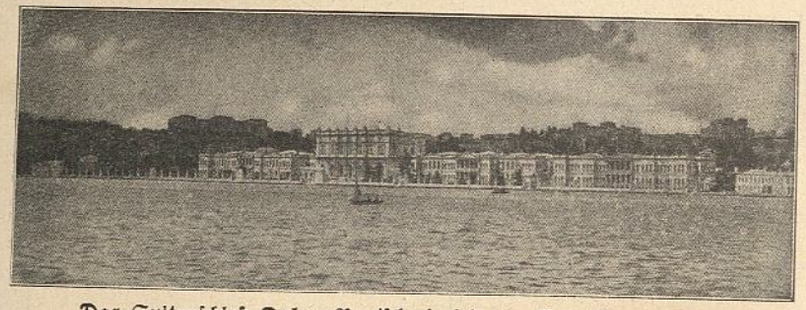
So lautet der Befehl, den wir am 28. Oktober erhalten. —

Soll es nun wirklich Krieg gegen Rußland geben? Soll die Zeit des Wartens, des Ausharrens, endlich vorüber sein? Über zwei Monate ist es her, daß „Goeben" und „Breslau" in den Dardanellen

vor Anker gingen. Statt des erhofften Kampfes im Schwarzen Meer kamen Wochen angestrengter und harter Arbeit — und immer wieder hieß es: Abwarten. — Wir wurden schon etwas ungeduldig darüber.

Jetzt ist die Spannung groß. Wir ahnen, daß etwas ganz Neues beginnt. — Die Schiffe sind seeklar. — Am Nachmittag wird der Befehl zum Auslaufen gegeben.

Die Anker kommen aus dem stillen Wasser hoch, die Maschinen gehen an. Ein leises rhythmisches Zittern erfaßt das ganze Schiff — dann gleitet die „Goeben" langsam dem blauen, sonnigen Bosporus



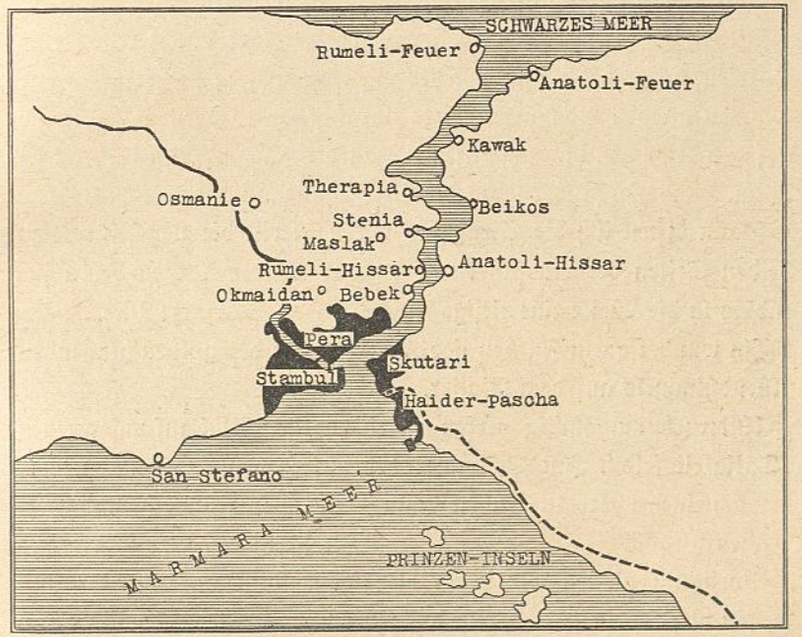
Das Sultanschloß Dolma-Bagtsche in seiner weißen Marmorpracht.

zu. Ruhig fahren wir die strömende Wasserstraße hinauf, — dem Schwarzen Meer entgegen.

Malerisch liegt im warmen Schein der Abendsonne das Häusermeer Konstantinopels. Die hügeligen, anmutigen Ufer hinauf zieht sich langgestreckt das farbenprächtige Panorama der Stadt, mit ihren glänzenden Palästen und Schlössern. Die Sonne geht langsam hinter den unzähligen spitzen Minaretts von Stambul unter. — Drüben auf der asiatischen Seite liegt Skutari. Dann bleibt das Bild der ewigen Stadt zurück — nur die weiße, marmorne Pracht des Sultanschlosses Dolma-Bagtsche steht noch eine zeitlang deutlich in der klaren Luft. — In ununterbrochener Folge zeigt sich in immer neuen herr-

lichen Ansichten die Schönheit dieser Wasserstraße, die Europa und Asien verbindet.

Noch grün mit dunklen Zypressen und schattigen Platanen geschmückt, steigen zu beiden Seiten der Meerenge Hügelketten empor, grüßen von den Abhängen unzählige Villen und Paläste, träumen



Wir gleiten durch den Bosporus!

in dunklen Parks still und gleichsam versunken alte Schlösser, schimmert das verwitterte Gemäuer romantischer Ruinen herüber. Dazwischen breiten sich inmitten von Gärten kleine Dörfchen hin — öffnen sich lauschige Buchten — jede Biegung und Windung gibt immer neue Schönheiten preis. —

Weiter geht es an den ehemals festen Schlössern Rumeli-Hissar auf der europäischen und Anatoli-Hissar auf der asiatischen Seite

vorbei; jetzt sind es halb zerfallene Ruinen. Trotzig erhebt sich das alte Mauerwerk mit seinen Türmen über den Hügeln. — Etwas höher dann ein prachtvoller Anblick: Therapia, der Sommerwohnsitz der Botschafter.

Fast gegenüber liegt Beikos — man riecht es mehr. Eine Gerberei ist dort, von der ab und zu ein brenzliger Geruch herüberweht. —

Allmählich weiten sich die Uferhänge. — Jetzt taucht rechts eine Batterie auf, da — links wieder eine, dann noch mehrere — wir kommen an den Bosporus-Forts vorüber. Halb versteckt stehen sie auf den Anhöhen und schmiegen sich an die Hänge. Man bemerkt sie kaum. — Schön sauber sehen die Befestigungsanlagen aus. —

Dann öffnet sich die Straße — wir passieren die Leuchttürme zu beiden Seiten der Ausfahrt und — vor unseren Augen dehnt sich endlos in die Weite eine riesige Fläche — das Schwarze Meer.

In wundersamen Farben liegt der Abglanz des golden glühenden Abendhimmels auf dem Wasser. —

Unternehmungslustig werfen wir einen ersten Blick auf unser neues „Tätigkeitsfeld". Im Schimmer der untergehenden Sonne macht es doch einen überwältigenden Eindruck in seiner großartigen, schweigenden Pracht. —

Vorsichtig gleiten wir durch die eigene Minensperre. Vor uns laufen vier Torpedoboote mit ausgebrachtem Minensuchgerät. Man kann nie wissen... vielleicht hat uns der Russe doch eine böse Überraschung bereitet. —

Bald ist die offene See gewonnen, indes wir in den sinkenden Abend hineinfahren. Hinter uns läuft die „Breslau", dann folgt der türkische Kreuzer „Hamidie". Die Kerntruppe der neuen türkischen Flotte ist unterwegs.

Was haben wir vor? — Wo geht es hin? Sollen jetzt die Übungen auch im Schwarzen Meer fortgesetzt werden, die bisher nur im Marmara-Meer stattfanden? — Oder aber — soll es nun Ernst

werden? Fahren wir wieder hinaus in den Krieg? — Hin und her wird überlegt. — Alles ist gespannt.

Endlich haben wir Gewißheit. — Die Türkei hat sich entschlossen, so wird bekannt gegeben, dem Russen seinen tückischen Versuch, vor dem Bosporus Minen zu legen, mit einem tüchtigen Denkzettel heimzuzahlen. Ein großzügiger Kriegsplan ist entworfen. Ungeachtet der mächtigen feindlichen Flotte soll sofort zu einem überraschenden Vorstoß ausgeholt werden. Mit der Ausführung wird unser Admiral beauftragt, der sich entschließt, den Russen in seinen eigenen Häfen aufzusuchen.

„Goeben" soll vor Sebastopol gehen, „Breslau" soll Noworossisk beschießen, während „Hamidie" den Auftrag erhält, Feodossia anzugreifen. Zwei Torpedoboote bleiben bei der „Goeben", die anderen beiden sollen Odessa beschießen. — Am anderen Tag um sieben Uhr morgens soll der Angriff gleichzeitig ausgeführt werden. — Der Flottenchef gibt Befehl, auf hohe Fahrt zu gehen.

Bei Einbruch der Dunkelheit trennt sich die Formation. Jedes läuft seinen Weg. —

•

Die erste Kriegsnacht im Schwarzen Meer. —

Sorgfältig abgeblendet, ohne den geringsten Lichtschimmer, läuft die „Goeben" durch die Nacht, ein dunkler, gespenstischer Schatten, der schwer und wuchtig auf dem Wasser liegt. Scharf spähen überall die Ausguckposten in das Dunkel. Von den Beobachtungsständen der beiden Masten, von der Brücke, von der Schanz und Back bohren sich wachsame Augenpaare in die Finsternis — alles ist in höchster Bereitschaft. Schweigend zieht das Schiff dahin. Nichts verrät das vielfältige, geheimnisvolle Leben, das in seinem Innern am Werke ist. Nur das eintönige Rauschen der Bugwelle dringt durch die Stille. Etwas voraus schimmern zwei leuchtende Streifen — das Kielwasser der beiden Torpedoboote, die vor uns fahren. —

Seltsame Unruhe hat sich unserer bemächtigt. Die Stunden scheinen sich ins endlose zu dehnen. —

Unser Ziel ist also Sebastopol. —

Wir wissen, was das heißt. Das bedeutet, daß es jetzt wirklich ernst, vielleicht bitterernst wird. Sebastopol, Rußlands stärkste Seefestung, zugleich eine der stärksten der ganzen Welt! Etwas Drohendes, Unheimliches strömt dieser Name aus, etwas Unbezwingbares scheint dahinter zu lauern.

Die russische Flotte im Hafen von Sebastopol.

Wieviel Jahre hat sich eigentlich kein feindliches Schiff mehr vor diesen Wällen von Eisen und Stahl sehen lassen?

So war es doch, — während des Krimkrieges lagen die vereinigten Flotten der Engländer, Franzosen, Türken und Sardinier zum letztenmal davor. Ganze Geschwader, die damals versuchten, diese Festung in Trümmer zu legen. Aber dieses Sebastopol öffnete seinen Feuerschlund und spie aus siebenhundert Geschützen Tod und Verderben. Siebenhundert Geschütze hämmerten ihren Eisenhagel auf die Angreifer. — Ganze Flotten stürmten vergeblich an. Das war

1854. — Und jetzt kommen wir — „Goeben" — ein einziges Schiff! Niemand wagte wohl mehr in all den langen Jahren das, zu dem wir uns jetzt anschicken.

Ein tollkühnes Beginnen! Wir fahren durch die Nacht in die Hölle Sebastopol. Wird sich der Höllenrachen auftun und uns verschlingen?

Langsam geht die Nacht vorüber. — Es ist sechs Uhr morgens.

Wir nähern uns der Krimküste.

Da! — Plötzlich ein greller Lichtschein in der Finsternis — jetzt nochmal — die Scheinwerfer zweier Leuchttürme fahren tastend in der Dunkelheit herum. Langsam streifen die weißen Lichtkegel über die dunkle Wasserfläche. — Der erste Gruß Sebastopols! Wer in diese blendenden Fangarme gerät, ist verloren. Sie halten ihn fest, sie lassen ihn nicht mehr los und im nächsten Augenblick tut sich die Hölle auf. Wir gehen möglichst aus diesem gefährlichen Bereich und machen einen Bogen. Die Lichter müssen doch bald erlöschen. — Der Morgen dämmert schon im Osten herauf. —

Da! — Was ist denn das! Eine russische Station ruft eine andere plötzlich mit „Dringend, Dringend"? Die Gegenstation antwortet auch, und zwar mit großer Lautstärke, — das kann nur die Großstation von Sebastopol sein.

Wir, in der Funkbude der „Goeben", sind bis zum Äußersten gespannt. Was mag denn passiert sein, daß die Russen plötzlich so eifrig zu funken beginnen. Wir lauschen angestrengt, was die fernen Stimmen verraten.

Jetzt ist wieder die erste Station da. — Aha! — Das ist Odessa. Sie meldet in offener russischer Sprache, daß soeben zwei türkische Torpedoboote die Stadt beschossen und außerdem die Kanonenboote „Donez" und „Kubanez" torpediert haben. „Donez" wäre gesunken. Die im Hafen von Odessa liegenden Torpedoboote hätten das Feuer erwidert, worauf sich der Feind auf die offene See zurückgezogen habe. —

Die Russen sind sicher höllisch überrascht gewesen — wir aber nicht viel weniger. Es ist jetzt 6 Uhr 40. Die beiden Torpedoboote mußten aus irgendwelchen Gründen wohl schon früher angreifen. Schnell übersetze ich den Funkspruch — er wird sofort durchs Sprachrohr nach der Kommandobrücke weitergeleitet. —

Nun aber so schnell wie möglich an Sebastopol heran! Der Russe weiß ja jetzt, daß die türkische Flotte mit ihrer ersten kriegerischen Tätigkeit begonnen hat. Es darf keine Zeit mehr verloren gehen.

Mit hoher Fahrt läuft „Goeben" auf die Krimküste zu. Inzwischen ist es etwas heller geworden. In der Morgendämmerung kommt voraus schon Land in Sicht. Felsige Höhenzüge, über denen noch leichter Nebel lagert. — Bis auf 4000 Meter gehen wir heran. Sebastopol liegt vor uns! —

Schon längst ist „klar Schiff" angeschlagen, ist alles unter Panzerschutz auf den Gefechtstationen.

Im Kommandoturm wird gerechnet. Die Geschütze der „Goeben" schwenken aus ihren Ruhestellungen landwärts und werden gerichtet. Die Aufsatzzahlen werden durch Sprachrohre an die einzelnen Stationen gemeldet. — Alles wartet lauschend auf das Klingelsignal des Feuerbefehls. —

In diesem Augenblick blitzt es drüben an der Krimfestung auf! Ganz links fängt es an, ein grelles Feuer, das wild aufzuckt und dann immer wieder aufflammend schnell nach rechts hinüberläuft. — Eine Sekunde lang tiefe unheimliche Stille. — Dann rollt dumpf der Donner durch den Morgen. —

Herrgott! — Die Russen schießen ja schon! Wir sind also längst entdeckt. In aller Ruhe konnten sie uns drüben beobachten und die Geschütze einstellen.

Aber da kracht es auch schon bei uns. Ein Ruck geht durch den ganzen Schiffskörper — heulend sausen zehn schwere 28-Zentimeter-

Geschosse durch die Luft und schlagen in die Traverse der Landbefestigungen ein.

Die beiden Torpedoboote, die vor uns mit ihrem Minensuchgerät liefen, sind sofort hinter dem gepanzerten Leib der „Goeben" in Deckung gegangen. Denn was sich jetzt abspielt, ist ein geradezu gigantischer Kampf, ein mörderisches Ringen von unerhörter, grausiger Wucht. —

Die erste Salve unserer schweren Turmgeschütze wird von der Mittelartillerie abgelöst — wieder schlagen grelle Feuerstrahlen aus den Rohren — mit hellem Pfeifen saust es los. Und dann donnern wieder die fünf Türme — wieder ist das dumpfe Heulen in der Luft. So geht es in schauerlicher Abwechselung, immer zwei oder drei Salven der Mittelartillerie, dann eine Breitseite der schweren Turmgeschütze — zwei-, dreimal ein grelles Krachen, dann ein mächtig hallender dumpfer Donner.

Ein Höllenlärm macht die Luft erzittern. An Land geht ein mörderisches Feuer los, die Russen schießen wie die Wilden.

Hunderte von Feuerschlünden tun sich auf — Sebastopol gleicht einer Hölle, die ihren feurigen Rachen geöffnet hat. Unaufhörlich blitzt es drüben in langer Reihe auf, die Geschosse sausen, heulen, pfeifen und zischen auf uns zu — bald zu kurz, bald zu weit. Ein einziger Feuerregen, ein klirrender Eisenhagel bricht über uns herein. Gewaltiger Donner hüben und drüben. Rrrrruck — gehts wieder an Land los. Wieder flammt die Feuerkette auf, ganz links auf den Höhen fängt es an, weit rechts hört es auf. Über die volle Breite der Festungswerke läuft es hin. — Wieder heult es heran — wieder zu kurz oder zu weit.

Vor uns, hinter uns, um uns herum klatschen die Geschosse ins Wasser, reihenweise springen meterhohe Fontänen aus dem Wasser, tanzen ringsum wie hingezaubert weißliche Säulen auf dem vom Eisenhagel zerwühlten Meer. Der hochragende, schäumende Gischt

behindert die Sicht — zeitweise ist nichts zu sehen — die Küste ist einen Augenblick lang verschwunden. — Salve auf Salve fährt aus den Rohren der „Goeben". Der Donner der Schlacht schwillt zu ungeheurer Gewalt. Pulverqualm lagert über dem Wasser, schiebt sich hin und her, bis ein Windstoß die Schwaden zerreißt. —

Befehl: „Äußerste Kraft zurück!" Der Schiffskörper gerät ins Zittern bei der rückwärts tosenden Kraft der Schrauben. Dumpf heult es im gleichen Augenblick durch die Luft heran — vor der Nase der „Goeben" schlägt die Salve klatschend ins Wasser. Sofort Befehl: „Äußerste Kraft voraus"! Brausend poltern die Schrauben wieder los — das Schiff schießt vorwärts — hinter dem Heck liegt die nächste Salve. Wunderbar wie der mächtige Schiffskörper geschickt manövriert. —

Zehn Minuten schon währt der unerhörte Kampf, tobt das gewaltige Feuer. Durch die Schießscharten sehen die Geschützführer hin und herlaufende Gestalten an Land. Das wohlgezielte Feuer hat sein grausiges Zerstörungswerk begonnen. Flammen schlagen auf den Anhöhen empor, züngeln gierig weiter, ein dicker, dunkler Qualm steht über den Festungswerken. Durchs Glas sind deutlich halbverschüttete, aus ihren Ständen herausgeworfene Geschütze zu sehen.

„Goeben" hat noch keinen Treffer. —

Ganz hell ist es inzwischen geworden — das Meer liegt glänzend im Schein der Morgensonne.

Wieder eine Salve kurz vor dem Schiff. Wieder schleudert das aufgewühlte Wasser ganze Reihen Fontänen hoch und verdeckt die Aussicht.

Unvergeßlich das Bild dieser denkwürdigen Schlacht!

Salve um Salve speien die Forts auf den Felsenhängen, unaufhörlich blitzen langgezogene Feuerketten auf, saust der eiserne Hagel heulend und zischend auf uns zu — der Abgrund der Hölle hat sich

aufgetan. Sebastopol rast und tobt mit unerhörter Gewalt aus unzähligen Feuerschlünden.

Und dann das beinahe Unglaubliche. — Vor diesem donnernden, krachenden, feuer- und eisensprühenden Orkus liegt knapp 4000 Meter weit draußen in dem granatenzerwühlten Wasser ein einziges Schiff, eine stählerne, graue Festung, liegt einen Augenblick still, schießt vorwärts, braust zurück, stößt wieder vor und hämmert unaufhörlich Salve um Salve in den Feuerschlund an Land hinein.

Ein Block aus Eisen und Stahl, wie ohne Leben, — hinter dessen Panzerschale es sich doch tausendfältig regt; ein kunstreicher Mechanismus, der sich im Inneren verbirgt, das Material beherrscht und unsichtbar lenkt. —

Drohend ausgestreckt recken sich die Geschütze der fünf Türme dem Feind entgegen. Jede Minute kommt ein wildes, zuckendes Leben in das Material, schlagen meterlange Feuerstrahlen aus den mächtigen Rohren, bricht es mit furchtbarem Donner wie der eiserne Tod heraus, indes mit unaufhörlichem Krachen aus den Kasematten-Geschützen ein wahrer Hagel an Granaten fährt. —

Immer noch heulen die feindlichen Geschosse durch die Luft, um vor oder hinter der „Goeben" mit gewaltigem Aufklatschen im Wasser zu verschwinden. — Ein Heer von Wassersäulen tanzt und springt um das Schiff.

Noch kein einziger Treffer! — Es ist wie ein Wunder.

Jetzt läßt die Gewalt des russischen Feuers nach. Die laufenden Feuerketten haben Lücken, es wird schon verschieden und unregelmäßig geschossen, — sie haben drüben also doch genug bekommen. Verschiedene Geschütze sind unter unseren Granaten in Trümmer gegangen und fallen aus. Die Verluste haben den Feind verwirrt. Vielleicht sind auch Kabelnetze bei der Beschießung zerstört worden, sodaß einzelne Batterien keine Verbindung mehr haben und die einheitliche Feuerregelung unmöglich ist. —

Fünfundzwanzig Minuten hindurch rollt unaufhörlich der Donner an der Krimküste, fünfundzwanzig Minuten lang schlagen die Salven in Rußlands stolze Festung Sebastopol, indes „Goeben" unbeschädigt bleibt.

Langsam ziehen wir uns jetzt während des Gefechts aufs offene Meer zurück. Genug nun der wüsten Schießerei — wir stellen das Feuer ein. Der Zweck ist erfüllt, der Russe hat einen tüchtigen Denkzettel weg. —

Die Beschießung von Sebastopol, das erste kriegerische Unternehmen der „Goeben" im Schwarzen Meer, war ein Meisterstück. Der Russe wird das am allerwenigsten leugnen. Mit mindestens 300 Geschützen hatte die Krimfestung uns unter Feuer gehalten — 25 Minuten lagen wir, ein einziges Schiff, vor dieser Hölle und blieben doch unversehrt trotz des wahnsinnigen Abwehrfeuers. Den Russen selbst war es, wie wir später hörten, unbegreiflich. Sie glaubten wohl, daß wir mit dem Teufel im Bunde standen. Ein ganz besonderer Nimbus umgab seitdem die „Goeben".

*

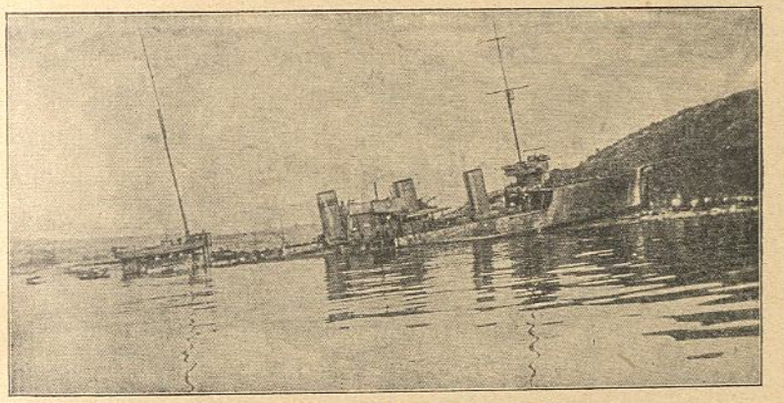
Die beiden Torpedoboote mit ausgebrachtem Minensuchgerät wieder vor uns halten wir südlichen Kurs. In Rauch gehüllt bleibt die Festung allmählich zurück. Etwa 10 Kilometer von Land entfernt tauchen achteraus zwei kleine schnell aufkommende Rauchwolken auf. Torpedoboote! — Ob das etwa Vorboten der russischen Flotte sind, die uns jetzt vielleicht nachgedampft ist? Bisher war von dem ganzen Geschwader ja noch nichts zu sehen. —

Mit hoher Fahrt halten die beiden schwarzen Renner auf uns zu. Deutlich sieht man die hohen Bugwellen. So eine Frechheit! Wollen die tatsächlich einen Angriff versuchen? Unsere 15-cm-Geschütze gehen in Stellung und richten sich auf die Boote. Die erste Salve kracht übers Wasser. Sie liegt etwas zu kurz. Aber nun liegen unsere Aufschläge deckend. Vor den Booten stehen die Wassersäulen. — Jetzt

wird drüben tatsächlich auch gefeuert. Schneidige Kerls, denken wir.

„Salve"! — „Feuer"!

Auf dem ersten Torpedoboot steigt eine kleine weiße Wolke auf, — der erste Treffer! Jetzt wieder einer — auch das andere Boot hat etwas abbekommen. Es dreht sofort ab und läuft schwerbeschädigt der Küste zu. Sein Kamerad hat genug! Nur die Brücke und die hohe Back ragt noch aus dem Wasser — sein Gefährte läßt ihn im Stich. —



Vernichtetes russisches Torpedoboot.

In der Funkstation der „Goeben" ist inzwischen großer Betrieb. Ein Massenverkehr der Russenstationen — der Geschützdonner der türkischen Flotte hat sie sicher recht unsanft geweckt.

Alles lauscht und hört gespannt auf die tönenden, schnurrenden Zeichen. Ein seltsames Echo der ersten kriegerischen Unternehmung im Schwarzen Meer. Jetzt tauschen die Russen ihre zum Teil recht bösen Erfahrungen aus. Die Stimmen werden immer häufiger, immer lebhafter. — Ich komme kaum mit den Übersetzungen zurecht. Dazwischen plötzlich ein wichtiges Telegramm. Ein Russendampfer wird von einer Station aufgefordert, sofort vor uns eine Minensperre zu legen. Wir sollen also auf dem Rückweg hochfliegen. —

Schnell wird der Funkspruch übersetzt und der heimtückische Plan nach der Brücke zur Schiffsführung weitergeleitet. Von dem Dampfer ist noch nichts zu sehen. Weit dehnt sich das Meer — am Horizont ringsum keine Rauchwolke. Scharf nach allen Seiten spähend halten wir jetzt östlichen Kurs. Wir sind etwa 16—18 Kilometer von der Krimküste entfernt. — Mit einemmal ein mächtiger Donner! So furchtbar schallt es, daß die Luft förmlich erzittert. Einen Augenblick lang tiefes Schweigen, — dann heult es von irgendwo dumpf heran.

Herrgott, da schießt ja einer! Im nächsten Moment über uns ein ohrenbetäubendes Krachen von berstenden Granaten, die mit furchtbarer Gewalt explodieren. — Wir haben zwei Treffer im zweiten Schornstein, beide waren gut gezielt. Sie lagen genau übereinander. In tausend Stücke sprangen die Geschosse klirrend auseinander. Ein Eisenhagel wie von Schrapnells. Ein bißchen tiefer, — und es hätte bei uns in der Funkstation eingeschlagen. — Auf der äußersten Südspitze von Sebastopol muß ein versenkbarer Turm mit weittragenden Geschützen stehen, der uns noch das schwere 30,5 Kaliber nachschickt. Wir sahen ihn nicht. Ein zweitesmal feuert der Turm von Land nicht mehr; wir sind jetzt doch schon zu weit von der Küste entfernt. Aber es war doch eine böse Überraschung. Verflucht gut hat der Russe geschossen. „Goeben" hat wieder einmal Glück gehabt. Ein paar Löcher in dem Schornstein, — das ist alles. —

Wir müssen aus der Funkstation an Deck, um unsere kleine Antenne zu reparieren. In dem furchtbaren Feuer Sebastopols, als der eiserne Hagel dicht über uns zwischen den Masten durchfegte, war der Draht in Fetzen gegangen. —

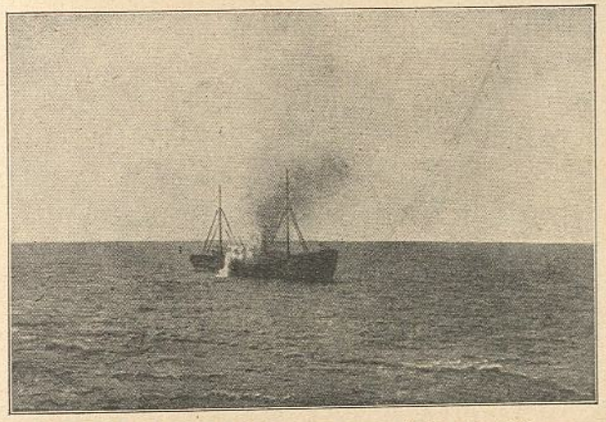
Die Krimküste verschwindet allmählich. Wir halten weiter unseren Kurs aufs offene Meer. „Backbord eine Rauchwolke", meldet der Ausguckposten auf der Brücke. Mit hoher Fahrt laufen wir darauf zu. Ob das etwa der Minenleger ist? Jetzt kommen die Masten am Horizont herauf — tatsächlich, ein Dampfer! Sogar ein ziemlich

großer Kasten. Er muß es sehr eilig haben, das verrät die hohe Bugwelle, die er vor sich herschiebt.

Während wir auf ihn zuhalten, sehen wir, wie von seinem Heck in Abständen Minen ins Wasser fallen. —

Aha! Da ist er also. Wir erwischen ihn gerade bei der Arbeit! Das klappt ja glänzend. — Der Kerl läuft mit großer Fahrt und versucht noch schnell soviel wie möglich abzuladen. Eine Mine nach der anderen geht vom Heck herunter.

Nun wirds aber höchste Zeit. Schon kracht der Warnungsschuß. Flaggensignal von uns: „Stoppen, Boote aussetzen!" —



Versenkung des russischen Minendampfers „Pruth" —
Eine Flamme schlägt über Deck.

Es ist ein großer Minendampfer — „Pruth" steht es in dicken Buchstaben am Bug. Sofort stoppt er auch ab und setzt schleunigst Boote aus. In aller Eile springt der größte Teil der Besatzung rein, manche lassen sich an Tauen über Bord aufs Wasser herab und werden in die Boote aufgenommen. Mit kräftigen Schlägen rudern sie landwärts los.

Aber da! — Am Heck bewegt sich noch was auf dem leeren Deck. Da ist noch jemand oben. Es ist der Schiffsgeistliche. Deutlich ist er

an seiner Tracht zu erkennen. Neben der Kriegsflagge steht er und macht keine Anstalten von Bord zu gehen. Er will das Schiff nicht verlassen. In der linken Hand hält er ein Buch, mit der rechten schlägt er Kreuze.

Wir haben keine Zeit, uns länger aufzuhalten und ihm zuzureden, das Schiff zu verlassen.

Der erste Schuß fällt — er liegt etwas zu kurz. Der zweite sitzt in der Wasserlinie, schlägt mitschiffs ein und krepiert. Eine Flamme schlägt über Deck. Jetzt noch ein Schuß in die Wasserlinie, wieder eine Explosion. Langsam legt sich der Dampfer über und läuft voll. An Deck rutscht alles ins Wasser. In wenigen Minuten sinkt er und zieht den Schiffsgeistlichen mit in die Tiefe. —

„Goeben" läuft jetzt südlichen Kurs. Wir sind außer Sicht der Küste mitten im Schwarzen Meer. Der Tag ist schön. In der Nacht war es schon recht kühl, jetzt, wo die Sonne auf dem Wasser liegt, wird es wärmer. Die Sicht ist gut bei dem klaren Himmel. Ein leichter Wind weht über die besonnte grenzenlose Fläche und zaubert zierliche, blendendweiße Schaumkämme hin.

So angenehm haben wir uns das Schwarze Meer nicht vorgestellt. Es ist anscheinend besser als sein Ruf. Heißt es doch wegen der meist aus Norden und Osten tobenden Stürme bei den Türken und Griechen nicht umsonst das „stürmische" und „ungastliche" Meer. Bis jetzt merken wir jedenfalls noch nichts von seinen Tücken. —

Ruhig gleitet der lange Schiffskörper durch die Flut. Eine Zeit der Entspannung. Aber nicht lange! — Gegen 9 Uhr 30 rasseln wieder die Alarmglocken.

„Klar Schiff zum Gefecht!"

In südwestlicher Richtung ist eine Rauchwolke am Horizont. Wir nähern uns dem dunklen Punkt, er wird größer, bald kommen auch die Umrisse eines Dampfers in Sicht. Mit direktem Kurs halten wir auf ihn zu. Er kann nicht mehr weg.

Ein Prisenkommando wird zusammengestellt, das hinüber soll. Der Dampfer wird aufgefordert, ein Boot auszusetzen und die Prisenmannschaft abzuholen. Wir selbst führen kein Boot mehr an Bord.

Der Dampfer stoppt. Ein Boot wird drüben zu Wasser gelassen, kommt auf uns zu und schaukelt bald an der Bordwand der „Goeben". Das Prisenkommando nimmt Platz. Ein Offizier sowie technisches und seemännisches Personal. Auch ein Funker ist dabei, weil der Dampfer mit einer Funkanlage ausgerüstet ist. Die Mannschaft ist mit Gewehren bewaffnet. Jetzt sind sie drüben auf dem Russen, „Olga" heißt er. Der Dampfer dreht ab und fährt wie befohlen in Richtung Bosporus davon. —

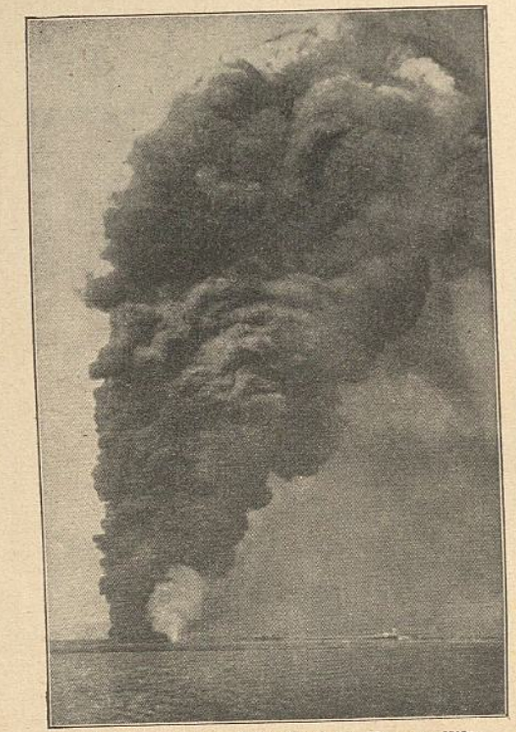
Wir kreuzen weiter im Schwarzen Meer. — Die Lage wird erörtert. Ob wir wohl der russischen Schwarzen-Meer-Flotte begegnen werden? Das ist die am meisten interessierende Frage. Aber nichts ist vom Feind zu sehen. Weit und breit keine Rauchwolke.

Inzwischen treffen funkentelegrafisch Nachrichten von den anderen Schiffen der Formation ein. Sie berichten über den Ausgang ihrer Unternehmungen. Alle haben ihre Aufgaben erfüllt. Das kleine Geschwader hat also wie beabsichtigt den ersten kräftigen Vorstoß gemacht. Überall in den russischen Häfen rollte der Donner der türkischen Geschütze, überall wurde dem Feind beträchtlicher Schaden zugefügt. „Hamidie" meldet die erfolgreiche Beschießung von Feodosia. Die Speicher, Kasernen und Hafenanlagen sind zerstört.

Dann meldet sich unsere „Breslau". Sie hat im Hafen von Noworossisk, der reichen Petroleum- und Industriestadt an den westlichen Ausläufern des Kaukasus, ganze Arbeit geleistet. Vierzehn russische Dampfer lagen dort, die unter dem Feuer der „Breslau" sämtlich in Flammen aufgingen und sanken. Ungeheuer war der Schaden durch die vernichteten Petroleum- und Öltanks. Vierzig dieser riesigen, haushohen Behälter hat Noworossisk. Zum Teil lie-

gen sie am Hafen, zum Teil über der Stadt auf den Anhöhen — und alle vierzig wurden in Brand geschossen.

Ein schauerliches Bild muß Noworossisk abgegeben haben. Unter furchtbaren Detonationen flammte die ganze Reihe der Tanks im



Die brennenden Öltanks von Noworossisk:
Wie ein Fanal steht es am Himmel
geschrieben: „Krieg!“

Hafen auf — ein einziges riesiges Flammenmeer. Ungeheure Mengen pechschwarzen Qualms stiegen über der Stadt auf und verfinsterten den Himmel. Es wurde dunkel über Noworossisk. — Und dann kam das Schrecklichste: Aus den in Brand geschossenen Tanks auf den Anhängen quoll in schaurigen Feuerbächen das brennende Petroleum

heraus, strömte die Abhänge hinunter — in die Stadt. Von Entsetzen gepackt floh alles in wilder Hast zu Fuß, in Wagen und Autos, nur fort von den herannahenden Feuerströmen. Wer nicht rechtzeitig wegkonnte, wurde von dem rasenden Element vernichtet. Es gab keine Rettung. Ganze Häuserreihen der Straßen, durch die das brennende Gewoge sich seinen Weg bahnte, gingen in Flammen auf.

Das war am Morgen — und noch spät abends stand am fernen nordöstlichen Horizont der feurige Widerschein der brennenden Stadt.

Wie ein Fanal stand es am Himmel geschrieben: „Krieg“!!

Als Flaggschiff gibt die „Goeben“ funkentelegrafischen Bericht nach Konstantinopel über den ersten Vorstoß, die erste kriegerische Unternehmung der türkischen Flotte. —

Ziemlich früh ist es dunkel geworden. Die ganze Nacht hindurch bleiben wir noch draußen und kreuzen im Schwarzen Meer. Wir haben noch Zeit. Im Morgengrauen soll sich die Formation vor dem Bosporus wieder treffen. Geschlossen wie sie ausliefen, wollen die Schiffe auch wieder zusammen nach Konstantinopel zurückkehren.

So fahren wir dahin. — Das gewaltige Erlebnis von heute morgen, die Hölle von Sebastopol, steht noch immer wuchtig vor der Seele. Es war unsere erste große, kriegerische Tat. Zum erstenmal rollte der Donner der „Goeben“-Geschütze über die Krimküste. Der Krieg im Schwarzen Meer, den wir hierhertragen wollten, hat nun doch begonnen. Wenn wir es uns auch nicht hatten träumen lassen, daß dabei der Halbmond am Heck flattern würde.

Wie wird es nun weiter werden? — Noch hat sich ja der eigentliche Gegner, die mächtige russische Flotte, nicht gezeigt. Wo mag sie überhaupt stecken? Die Ereignisse von heute früh sollten sie eigentlich aus ihrem geruhsamen Dasein geweckt haben. — Wann wird das erste Zusammentreffen sein, diese Frage beschäftigt uns jetzt vor allem.

Die Nacht vergeht ohne Überraschungen. Hin und her kreuzen wir in der Dunkelheit, — vom Feind ist nichts zu sehen.

Allmählich wird es Zeit, an den verabredeten Sammelpunkt zu gehen. „Goeben" fährt jetzt südlichen Kurs, im Morgengrauen stehen wir vor dem Bosporus und warten. Einer nach dem anderen treffen unsere Gefährten wohlbehalten von ihren Unternehmungen wieder ein.

Bei Hellwerden nähern sich die Schiffe der Bosporus-Einfahrt. Freundlich winken die grünen Gestade herüber. Wir gleiten langsam mit dem Strom die Wasserstraße hinunter. Auf den Forts sind die Besatzungen angetreten. Mit Windeseile hat sich in Konstantinopel die Nachricht von dem erfolgreichen Ausgang des Unternehmens verbreitet. Trotz der frühen Morgenstunde ist alles auf den Beinen. Hochrufe — Tücherschwenken. Begeistert jubelt uns die Menge von den Ufern zu. Für sie, für die ganze Türkei, ist heute ein ruhmreicher Tag. Nach Jahrzehnten wieder die erste türkische Offensive im Schwarzen Meer, der erste Sieg über den russischen Erbfeind! —

Diesmal gehen wir vor Konstantinopel, bei Dolma Bagtsche, dem prächtigen Lustschloß des Sultans, vor Anker. — Der gekaperte russische Dampfer „Olga" wird nach Stenia, einer kleinen, stillen Bucht im Bosporus gebracht und als Wohnschiff für deutsche Torpedobootsleute eingerichtet, deren Schiffe ebenfalls hier liegen. Nach einigen Tagen findet auch die „Goeben" den Weg dahin, um diese Bucht von nun an für immer als Hafen zu behalten. Nur die „Breslau" hat noch keinen festen Platz. Mal liegt sie in Stenia, mal hinter der Stambulbrücke im Goldenen Horn. —

Nächste Parole: „Kohlen".

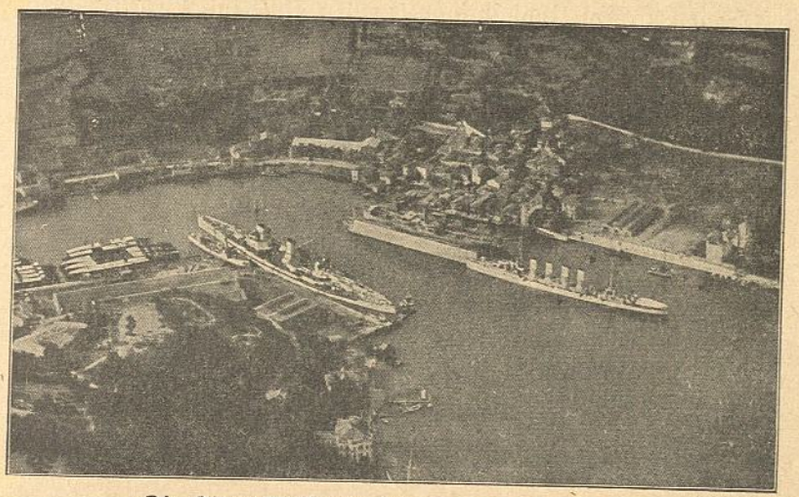
•

Die Entscheidung war gefallen. —

Der erste Angriff auf die Schwarzen-Meer-Häfen, die Antwort auf die russischen Feindseligkeiten, konnte nur den Krieg bedeuten. Die

Diplomatie war nicht mitgekommen, so schnell hatte sich alles ereignet. Sie stand jetzt vor Tatsachen und konnte nach Lage der Dinge nur die Konsequenzen ziehen. Der Krieg war da, — jetzt mußte er noch „erklärt" werden. Nur Formalitäten waren noch zu erledigen.

Der russische Botschafter forderte sofort seine Pässe. Am 1. November verließen die alliierten Botschafter Konstantinopel. Die Kriegserklärungen folgten in Kürze.



Die Stenia-Bucht war von nun an unser Hafen.

„Fes aufbügeln".

Drei Monate hindurch sind wir nicht ein einziges Mal an Land gekommen. — Jetzt gibt es endlich den ersten Urlaub.

Keiner freut sich mehr als wir „Goeben"-Leute. Endlich wieder einmal fester Boden unter den Füßen.

Und dann die Märchenstadt Konstantinopel, diese seltsame Stadt der tausend Wunder!

Wir kennen sie zwar schon von früheren Reisen her, aber immer

wieder zieht einen die Hauptstadt des Orients in ihren Bann, entflammt das prachtvolle Bild immer aufs neue die entzückten Sinne. Erinnerungen werden wach.

Das Volk hat uns, von der „Goeben", ja noch gut im Gedächtnis. Bei dem letzten Besuch, im Mai 1914 war das, als wir von Korfu hierher kamen.

Da liefen eines Tages mehrere hundert Kerle, schwarz wie die Neger, in schlechte, schmutzige Anzüge gehüllt, wie die wilde Jagd durch die Straßen Konstantinopels. Bewaffnet mit Beilen, Feuerstangen und Schüreisen stürmten sie die Anhöhen nach Pera hinauf. In einer voll mit Truppen belegten Kaserne war ein Großfeuer ausgebrochen! Feuer in Konstantinopel, das ist bei der winkligen Bauart, den leichten Holzhäusern der Stadt, das Schlimmste, was passieren kann, bedeutet fast immer eine Katastrophe, endet fast immer mit dem Abbrennen ganzer Straßenzüge. —

Wie die Wilden gingen die schwarzen Gespenster der Feuersbrunst zu Leibe. Sie kamen von der „Goeben"! Schwarz waren sie, weil die „Goeben" gerade bei der Kohlenübernahme war, als von Bord aus das Großfeuer in der Kaserne entdeckt wurde.

Das Kohlen wurde sofort abgebrochen. „Freiwillige zum Feuerlöschen"! — Da gab's kein Besinnen. Schwarz wie sie waren, sprangen sie in die Boote, fuhren an Land und liefen hinauf zur Kaserne. Stundenlang währte der Kampf mit dem entfesselten Element, wurde gearbeitet, gelöscht und gerettet.

Keine Gefahr wurde gescheut, todesmutig ging alles dem rasenden Feuer zu Leibe. Da stürzte mit gewaltigem Getöse plötzlich eine Mauer ein und begrub vier liebe Kameraden unter sich. Unter Schutt und rauchenden Trümmern holten wir sie vor. — Vier deutsche Seeleute hatten ihr Leben bei dem Brand einer türkischen Kaserne dahingegeben.

Ganz Konstantinopel trauerte aufrichtig um diese vier Helden,

diese braven „Goeben"-Leute. Das Begräbnis blieb unvergeßlich. Die ganze Stadt gab das letzte Geleit. Unvergeßlich blieb der Bevölkerung die Aufopferung und Bravour der „Goeben"-Leute. Sie hatten Hunderte von Häusern vor der Vernichtung bewahrt.

Die unzulängliche Feuerwehr kann es meist nicht verhindern, daß zwei- bis dreihundert Holzhäuser abbrennen, wenn ein Großfeuer mal im Gange ist. Die freiwillige Feuerwehr, die wir bei dieser Gelegenheit sahen, nahm sich überhaupt recht sonderbar und phantastisch

Die Freiwillige Feuerwehr von Konstantinopel.

aus. Die eigentliche Berufsfeuerwehr war zu dieser Zeit erst in der Bildung begriffen.

Auf einmal sieht man im Laufschritt einen Trupp von 15 bis 20 Leutchen in Kniehosen und Trikotsweatern, barfüßig, durch die Straßen eilen. Gewöhnlich tragen vier Mann eine an zwei Holzstangen befestigte armselige Wasserpumpe, die mit der Hand betrieben wird. Der erste Gedanke bei diesem Anblick ist unwillkürlich, hier muß wohl irgendwo Karneval sein. Leider wird man dann nur zu bald eines anderen belehrt. — Auch mit der Wasserzuführung hapert es

immer. Besonders in den höher gelegenen Stadtteilen wird mit dem kostbaren Naß recht sparsam umgegangen. Wasser ist hier — Gold! Lieber läßt man schon ein paar Häuser mehr abbrennen. —

Ungeduldig wird der nächste Tag erwartet, wo die nächste Wache an Land kann und man selbst an der Reihe ist.

Wir sind ja immer willkommene Gäste. So mancher Freund und gute alte Bekannte sollen aufgesucht werden. Das gibt ein frohes Wiedersehen.

Diesmal hat der Urlaub auch noch einen anderen Zweck. Unsere Fes sehen schon recht verbogen und wenig würdevoll aus. Sie müssen aufgebügelt werden. „Fes aufbügeln"! war in der Folgezeit immer eine sehr geschätzte Sache.

Es gibt da besondere Messingformen, die auf Holzkohle erhitzt werden. Dann wird der verbeulte Fes darübergezogen und noch eine zweite Form daraufgesetzt. In wenigen Minuten ist die Kopfbekleidung wieder wie neu. Während dieser Prozedur wird die Fesquaste abgenommen und nach dem Aufbügeln wieder angenäht.

Galata, das alte, winklige Stadtviertel Konstantinopels, beherbergt diese Fes-Aufbügler. —

*

So gehen die ruhigen Hafentage dahin. Wir liegen in unserer stillen Stenia-Bucht und freuen uns über den warmen Schein der Spätherbstsonne. Hier im Bosporus, durch die Berge geschützt, ist es noch immer angenehm. Draußen im Schwarzen Meer muß es schon recht ungemütlich sein, wenn die schweren Nordoststürme toben und der Nebel über den Wassern braut. —

Lange wird es ja wohl nicht mehr dauern, bis wir den Bosporus hinaufdampfen und wieder in See gehen. Vielleicht werden wir dann zum erstenmal die Russen-Flotte treffen, die mächtige Beherrscherin des Schwarzen Meeres. —

„Goeben" ist jedenfalls klar zu neuen Unternehmungen.

Inzwischen haben wir uns ordentlich mit Kohle versorgt. Die Bunker sind voll. Mit den Kohlevorräten muß sehr sparsam gewirtschaftet werden.

Viel war von den schwarzen Diamanten nicht vorhanden, als wir in die türkischen Gewässer kamen. Die Bestände, die überall verstreut lagerten, werden jetzt von uns in eigene Verwaltung und Regie genommen. Genaue Verzeichnisse darüber werden angelegt. Besonders die gute englische Cardiffkohle ist knapp. Sie wird ausschließlich zur Verwendung auf Kriegsschiffen beschlagnahmt. Die inländische Kohle, die furchtbar qualmt, schlecht brennt und in der Feuerung sehr schlackt, wird den Dampfern und anderen Fahrzeugen zugewiesen. Mit vieler Mühe wird sie aus den Kohlengruben von Songuldak, an der anatolischen Küste des Schwarzen Meeres, nach Konstantinopel gebracht. Es fehlt an Bahnverbindungen. Der Transport erfolgt fast ausschließlich auf dem Seeweg. Das ist sehr umständlich und bei den unzulänglichen Vorrichtungen wird wenig geschafft. Die leeren Kohlendampfer müssen noch dazu von jetzt ab gegen russische Überfälle nach Songuldak geleitet und dann beladen wieder zurückgebracht werden.

Die Kohlendampfer bei ihren Fahrten gegen russische Angriffe zu decken, wurde besonders während der stürmischen Winterzeit eine anstrengende und wenig angenehme Aufgabe.

Im Feuer der russischen Schwarzen-Meer-Flotte

Nachdem die Türkei zu den Waffen gegriffen hat, stellt uns die weitere kriegerische Entwicklung vor neue Aufgaben.

Der Krieg hat auch zu Land eingesetzt. Im Kaukasus, an der russisch-armenischen Grenze, lodert das Kriegsfeuer auf. Mühsam beginnt der Aufmarsch der türkischen Truppen in dem gebirgigen Gelände, wo es schon so manche blutige Fehde gab. Der russische Vor-

stoß muß hier zu allererst erwartet werden. Deshalb wirft die Türkei ihre Truppen an die Grenze. Es fehlt jedoch an schnellen und guten Verkehrsmöglichkeiten. Es gibt keine Eisenbahnen, die wenigen Wege sind kümmerlich und unzureichend. Besonders im Winter, wenn die Pässe des Pontischen Gebirges tief verschneit sind, wird der Nachschub schwierig. Einzig auf dem Seeweg können dann Soldaten, Pferde, Munition und Kriegsmaterial in das Kampfgelände gebracht werden. Die Transportdampfer bedürfen selbst wieder des Schutzes vor russischen Überfällen.

In der Folgezeit ist das unsere neue Aufgabe. „Goeben" und „Breslau" müssen die Truppentransportdampfer längs der anatolischen Schwarzen-Meer-Küste nach den östlichen Hafenplätzen, nach Samsun und Trapezunt, geleiten, die Ausschiffung der Truppen, das Ausladen des Kriegsmaterials sichern und überwachen und dann die leeren Dampfer wieder auf dem Rückweg decken.

Viel Geduld und ständige Aufmerksamkeit erfordern diese Sicherungsfahrten. Die kleinen anatolischen Häfen haben meist unzulängliche Ausschiffungsmittel, die ganzen Transporte wickeln sich äußerst schleppend ab.

Aber es muß sein, nachdem böse Erfahrungen gemacht wurden. Die ersten Dampfer gingen ohne jeden Begleitschutz nach Samsun und kamen auch heil wieder zurück. Schlechter erging es schon dem nächsten Transport. Die drei Dampfer liefen der ganzen russischen Flotte in die Arme, die gerade in voller Stärke Songuldak, den armseligen, ungeschützten Kohlenplatz an der anatolischen Küste, beschossen hatte und wurden versenkt.

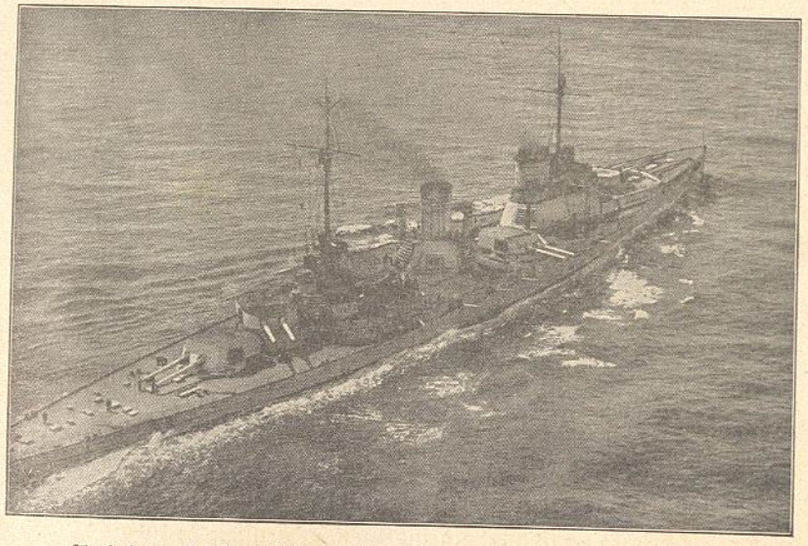
Das war am 5. November, dem gleichen Tag, da die englische Flotte zum erstenmal das Feuer auf die Dardanellen-Forts eröffnete.

Die russische Schwarze-Meer-Flotte hat also nach unserer Beschießung von Sebastopol ihren Kriegshafen verlassen.

„Goeben" und „Breslau" müssen deshalb die Transporte sichern und die Schiffe nach Osten bringen.

*

Am 16. November läuft die „Breslau" aus ins Schwarze Meer, hinter ihr eine Reihe vollbeladener Dampfer. Mehrere tausend Mann und wertvolles Kriegsmaterial werden nach Trapezunt, dicht an der kaukasischen Grenze, gebracht.



Auch die „Goeben" ist draußen und kreuzt im Schwarzen Meer.

Auch die „Goeben" ist draußen und kreuzt mitten im Schwarzen Meer, jeden Augenblick bereit, überraschende Vorstöße des Feindes abzuwehren. Wir wissen, daß der Russe sich seit zwei Tagen im Schwarzen Meer aufhält. Aber alles bleibt ruhig. Weit und breit ist kein Feind zu entdecken.

Der Admiral hat die Absicht, trotz unserer Unterlegenheit den ersten Kampf, die erste Begegnung, mit dem großen Gegner zu erzwingen.

Wo kann er wohl sein? —

Er muß ja bald wieder in seinen Hafen zurückkehren. Das Sicherste ist also, vor Sebastopol auf ihn zu warten, um den „Beherrscher" des Schwarzen Meeres zum Kampf zu stellen. —

Am nächsten Abend stößt die „Breslau" auf dem Rückweg von Trapezunt zu uns. Sie hat ihre Aufgabe erfüllt. Die Dampfer haben ihre Truppen und das Kriegsmaterial an Ort und Stelle gebracht und gehen allein nach dem Bosporus zurück.

Scharf Ausguck haltend ziehen beide Schiffe in die sinkende Nacht. Mit dem schönen Wetter ist es jetzt aus. Die trüben Tage gehen schnell zu Ende. Früh bricht die Dunkelheit herein.

Eine richtige pechschwarze Regennacht. Kein Stern am Himmel, dafür hängt ein dicker Wolkenschleier tief aufs Wasser. Vollständige Finsternis ringsum. Etwas Trostloses liegt in dieser eintönigen, undurchdringlichen Schwärze, die uns einzusaugen scheint. Die Sicht ist gering. Man ahnt nur die endlose in leichter Dünung atmende Wasserfläche. Zu sehen ist nichts. — Achteraus ganz schwach ein schwarzer Streifen auf dem Wasser — die „Breslau", die in der Dunkelheit nur noch als tiefer Schatten zu erkennen ist.

Unablässig geht der Regen nieder. Ungemütliches Wetter für die Ausguckposten, die vergeblich in die Finsternis starren. Bei der guten Fahrt sticht es wie mit Nadeln ins Gesicht, prasselt es in die Augen, vom Ölmantel rinnt es in Bächen aufs Deck. Jeden Augenblick kann es unliebsame Überraschungen geben, kann der Feind gespenstisch im Dunkel auftauchen.

In der Nacht wird von uns russischer Funkverkehr beobachtet. Gegen Morgen wird er immer stärker. Die Russen müssen irgendwo in der Nähe sein. — Wir sind nicht mehr weit von der Krimküste.

Der Regen hat nun glücklich aufgehört. Langsam klart es auf. Die Luft ist dick und diesig, wie voll Wasserdampf. Landwärts steht eine Nebelwand, die wie ein riesiger Schleier die Küste verhüllt.

Und dann ein phantastischer Anblick. — Die weißlichen Schwaden schimmern mattglänzend auf. Die Sonne ist tastend durch den Dunst gebrochen, spärlich sickert die Helligkeit durch den dampfenden, triefenden Nebel, der unbeweglich auf dem Wasser vor der Küste steht. Dann und wann ein leiser Luftzug, — die Wand gerät in träge Bewegung, die Schwaden schieben sich durcheinander, das brauende Gewoge zieht hin und her — dann erstarrt wieder alles.

Wir müssen dicht vor Balaklawa, an der Südspitze der Krim stehen.

Eine spannende, gefährliche Situation. — Der Feind muß ganz in der Nähe sein und kann jeden Moment irgendwo aus dem Dunst auftauchen, während wir wie blind umhertappen.

So vergeht die Zeit in unheimlichem Schweigen, indes wir vor dem Nebel hin und herkreuzen. — Es ist gegen 9 Uhr 30 morgens. Alle Nerven, alle Sinne sind angespannt. Die unerhörte Stille hat etwas Lauerndes, Unruhevolles, — wie tückisch schimmert der Nebel.

Da! — Plötzlich löst eine Überraschung die Spannung in der Funkbude. Eine Station sendet derart laut, daß wir vor Schmerz fast den Hörer vom Kopf herunter reißen. Es knallt förmlich in die Ohren. „Donnerwetter"! — fährt es mir raus, „die Russen müssen ja schon zu sehen sein."

Im Laufschritt hinauf auf die Brücke, wo die Gläser vergeblich den milchigen Dunst zu durchdringen suchen. Meldung an den Flaggleutnant, daß wir sehr starken russischen Funkverkehr hören, der Feind müsse in unmittelbarer Nähe sein. Schnell werfe ich oben noch einen Blick auf die See. Von der Küste ist tatsächlich nichts zu sehen. Während wir im Sonnenlicht liegen, lagern die dicken, trägen Schwaden breit vor uns auf dem Wasser, eine riesige, weißliche Wand. Dahinter muß die russische Schwarze-Meer-Flotte stehen.

Gott sei Dank, denke ich, daß wir gewarnt sind. Was das Auge nicht sieht, muß jetzt das Ohr hören.

Im Laufschritt geht es wieder durch den Kasemattengang zurück in die Funkbude. Auf uns kommt es jetzt an. — Was wir später noch oft erleben sollten, wird in solchen Momenten klar: die Funkstation, — das ist das einzige Organ des Schiffes, das nie trügt, das nie versagt. Stets wach, immer bereit, überwindet es den Raum, dringt es durch Nacht und Nebel in die Ferne und lauscht auf der geheimen Dinge Spur. Seltsam, — jedes verborgene, weltenferne Tun verrät sich hier. —

Schon längst ist klar Schiff zum Gefecht angeschlagen. Da vom Feind noch nichts zu sehen ist, haben sich's die Mannschaften an den Geschützen etwas bequem gemacht. Manche lugen durch die Schießscharten auf die See hinaus, andere sitzen vor den Geschützen und unterhalten sich. —

Kaum bin ich in der Funkstation angelangt, da zerreißt urplötzlich ein Höllenlärm die lastende Stille. Eine mörderische Kanonade bricht los, so schnell, so überraschend, daß ein Nachdenken, was geschehen sein mag, garnicht möglich ist. — Wir hören, wie die „Goeben" auch schießt. —

Plötzlich geht eine Erschütterung durch das Schiff. Im gleichen Augenblick erlischt das Licht in der Funkstation.

Was war das? —

Betroffen stehen wir in dem stockdunklen Raum und zünden Kerzen an. — Jetzt beißt und sticht es in den Augen, sie tränen, — wir können fast nichts mehr sehen. In der Kehle würgt es, jeder Atemzug verursacht Schmerzen, ein Brennen und Stechen in der Nase.

Giftgas! — Ein Treffer! — Fast automatisch arbeitet in solchen Augenblicken der Instinkt.

Indes wir in der gasgeschwängerten Station ausharren, rollt oben unablässig der Donner der Geschütze. — Allmählich kommt man zur Besinnung und überlegt, was denn passiert sein kann. Zu sehen gibt es ja unter Deck nichts, wir sind lediglich auf das Gehör

angewiesen und lauschen mit geschärften Sinnen in den wilden Lärm, der ringsum tobt.

Ein kleiner Ruck geht jedesmal durchs Schiff, wenn aus den schweren Turmgeschützen gefeuert wird. Wir sind sicher ganz überraschend auf den Gegner gestoßen und ins Gefecht geraten. Das ist alles, was wir zunächst wissen. —

In quälender Ungewißheit verstreicht die Zeit. Der Widerhall der Schlacht dröhnt dumpf durch den Raum. Jetzt beginnt der Körper der „Goeben" zu zittern, ein gleichmäßiges Schwingen und Beben geht durch das ganze Schiff. Wir sind demnach auf höhere Fahrt gegangen — dann hören wir nur noch die beiden Hintertürme schießen. Im Vorderschiff ist es still. Nach einer Weile wird es ganz ruhig. Der Höllenlärm ist wie ein Spuk vorübergebraust. Tiefe Stille. —

Jetzt kann man's wohl schon riskieren, die Nase herauszustecken. Nur frische Luft jetzt endlich! Die Funkbude ist verpestet, die Kerzen drohen jeden Augenblick zu erlöschen, sie glimmen mit einer ganz kleinen, niedrigen Flamme. Wir halten es nicht länger hier aus.

Draußen erfährt man, was sich inzwischen abgespielt hat. Es muß alles mit unerhörter, blitzartiger Schnelligkeit hereingebrochen sein.

In dem Augenblick, als ich von der Brücke in die Funkstation eilte, sah man plötzlich in den sich verschiebenden Schwaden mehrere dunkelgraue Umrisse — die russische Flotte. Ein Windstoß hatte das weißliche Gewoge für kurze Zeit geöffnet und in dem blendenden, dampfenden Dunst tauchten geisterhaft, wie unwirklich, die mächtigen Schiffssilhouetten auf. Schatten um Schatten, Schiff um Schiff traten wie eine Fata Morgana aus dem Nebel heraus. — Dann war der Spuk wieder wie weggeweht — die weiße Wand hatte ihn aufgesaugt. Nur die undurchdringlichen Schwaden lagen breit auf dem Wasser. —

Im Nebel geschützt hatte das russische Geschwader uns schon längst

bemerkt; wir kamen ja von See her und hielten auf die dunstige Küste zu.

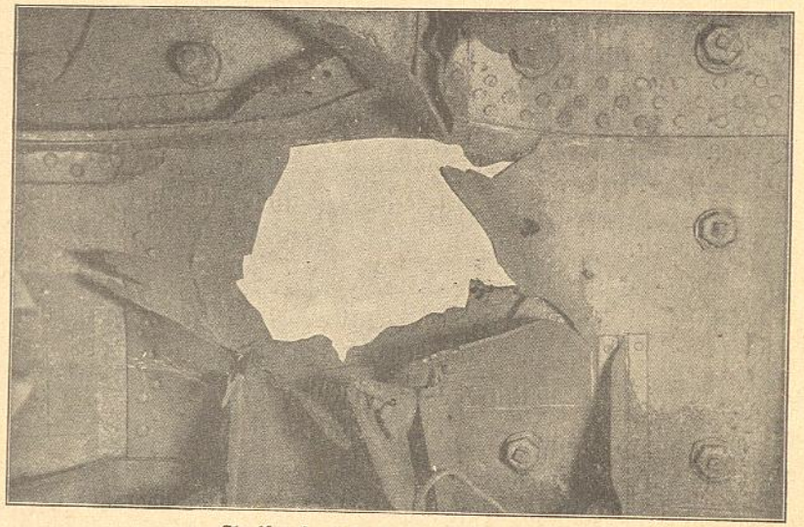
Was mögen die Russen wohl für Hoffnungen gehabt haben, als sie so im sicheren Versteck auf uns warteten! „Goeben" und „Breslau" liefen ihnen direkt in die Arme. — Im Augenblick, da wir sie gesehen hatten, begann auch schon die mörderische Schießerei. Es ging mit Gedankenschnelle. — Die Entfernung betrug höchstens 4000 Meter. Wie die Wilden schossen die Russen. Ganze Feuerketten blitzten in dem Dunst auf. Phantastisch zuckten grelle Feuerstrahlen durch den wogenden Nebel. Aus allen Geschützen prasselte der eiserne Hagel los. Es heulte und pfiff durch die Luft heran. Die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte hämmerte auf uns mit unzähligen Granaten ein. Im Augenblick war das Meer ringsum aufgewühlt. Ganze Scharen von Fontänen stiegen wie unsichtbar hingepflanzt plötzlich aus dem Grund empor.

Zugleich donnerte es auch auf der „Goeben" los. Aus den Langrohren der Türme schlug das rote Feuer, fuhr Salve um Salve heraus in die russische Linie. — In diesem Augenblick ging es auf Biegen oder Brechen.

Während es aus sämtlichen Geschützmündungen blitzte, und die „Goeben" schoß, was die Rohre hergaben, mußte sie die ganze feindliche Front passieren. „Breslau" hatte sich sofort hinter den „großen Bruder" gelegt, sie war einem derartigen Kampf nicht gewachsen. Mit schneller Fahrt ging es an dem russischen Geschwader vorbei. — Blitzschnell hatte sich alles abgespielt. —

Rings um die Schiffe fuhren die Granaten nieder, sprangen die Wassersäulen hoch, aber es ging gut. „Goeben" und „Breslau" kamen vorbei. Der kleine Kreuzer, von dem großen geschützt, war heil geblieben. „Goeben" hatte bei dieser furchtbaren Parade einen einzigen Treffer abbekommen. Der hätte aber um ein Haar sehr üble Folgen gehabt.

Das schwere Geschoß, ein 30,5-Kaliber, durchschlug den Panzer in der dritten Kasematte auf der Backbordseite und explodierte dort. Die ganze Bedienung des 15 cm-Geschützes war tot. Große Panzerstücke wurden durch den Druck mitgerissen. Zu allem Unglück explodierte die ganze Bereitschaftsmunition in der Kasematte. Die Panzerstücke mußten die Zünder angeschlagen haben. Dabei hatten sich auch die Kartuschen entzündet. Im Augenblick gab es eine furchtbare



Treffer in der Backbord-Kasematte.

Stichflamme, die durch den Munitionsaufzug nach unten schlug und die auf dem Schiffsboden befindliche Munitionskammer gefährdete.

Nur durch die Geistesgegenwart eines Unteroffiziers wurde eine Katastrophe verhütet. Unten in der Munitionskammer hörte er durch den Aufzug die Explosion in der Kasematte. Dunkel ahnend, was oben vorging, setzte er noch schnell die Rieselvorrichtung in Tätigkeit. So lag der Munitionsraum, als die gewaltige Stichflamme sich einen Ausweg suchte und nach unten schlug, im Wasser. Dem wackeren

Kameraden war es zu verdanken, daß wir kein weiteres Unheil erlitten. —

Die Gewalt der Explosion war so stark, daß trotz des ein Quadratmeter großen Loches im Panzer die Decke eingebeult und der verschlossene Kohlenbunkerdeckel in der Decke herausgeschleudert wurde. Ein Luftzuführungsrohr, das an der Kasematte vorbeiführt, war bei der Explosion beschädigt worden. So drang die verpestete Luft in die Funkstation. — Immerhin konnten wir noch von Glück sagen, daß nicht mehr passiert war. —

„Goeben" und „Breslau" kreuzen noch einige Zeit vor der Nebelwand, die nicht verschwinden will. Aber das feindliche Geschwader ist zurückgeblieben und kommt auch nicht mehr aus dem schützenden Dunst heraus. Wie vom Nebel verschlungen sind die russischen Schiffe. Sie haben wohl genug. An einer Fortsetzung des Kampfes scheint ihnen nichts zu liegen.

Deutlich sah man durch die milchigen Schwaden die Feuergarben explodierender Geschosse aufblitzen. Am meisten hatte das Linienschiff, der „Heilige Ewstafi", abbekommen, auch der „Rostislaff" war beschädigt. Der russische Funkdienst gab später auch selbst die Verluste zu. —

So überraschend, so urplötzlich, wie das Gefecht begann, ist es auch vorüber. Wie ein seltsamer Spuk konnte alles anmuten, — die erste Begegnung mit der Schwarzen-Meer-Flotte ist vorüber. So hatten wir sie uns denn doch nicht vorgestellt. Wir hatten nur mit einem Feind gerechnet, der Russenflotte, nicht aber mit dem anderen, der sich ihr zugesellte, dem tückischen Nebel. Der war der Russen Freund und unser Feind.

Die brave „Goeben" hat sich wieder einmal glänzend bewährt, hat sich gegen ein ganzes Geschwader behauptet. Der Russe wird jetzt Respekt vor dem Fremdling haben, der so plötzlich im Schwarzen Meer aufgetaucht ist. — Ein Teufelsschiff, das ganz allein Sebastopol an-

griff, sich allein mit einer ganzen Flotte herumschlägt! Das haben sich die Russen wohl nicht träumen lassen. —

Wir bleiben als die Überlegenen auf dem Kampfplatz. Es ist wieder ruhig — der Nebel braut still, wie vorher. Der Russe läßt sich nicht mehr blicken — ohne die Verluste würde er bei seiner zahlenmäßigen Übermacht sicherlich die günstige Gelegenheit zur Fortsetzung des Kampfes benutzt haben. —

Schließlich schlagen wir südlichen Kurs ein und lassen die Nebelwand hinter uns. Draußen auf der offenen See ist das Wetter besser. Eine frische Brise weht und die Sicht ist gut in der klaren Luft. —

Inzwischen hat alles, was frei ist und nicht an den Geschützen bleiben muß, die zerstörte Kasematte aufgesucht.

Da liegen die wackeren Kameraden, die bei dem ersten Zusammentreffen mit dem Feind ihr Leben lassen mußten. — Ein hartes, rauhes Handwerk ist doch der Krieg. Verluste auf dem eigenen Schiff sind wie Wunden am eigenen Körper. Es sieht doch ganz anders aus, wenn man selbst getroffen wird. —

Ein erschütterndes Bild in der Kasematte. Der Tod hat blutige Ernte gehalten. Zerstückelt, zerfleischt sind ein paar der Braven, andere sitzen äußerlich unversehrt mit dem Rücken an die Wand gelehnt, dunkelgelb an Gesicht und Händen — die Wirkung der Stichflamme. Furchtbar schnell muß es gegangen sein. Die Krankenträger walten schon ihres Amtes. Sie suchen die Erkennungsmarken zusammen und sammeln die zerfetzten Gliedmaßen. Die Segeltuchmannschaft ist zur Stelle und näht jeden Gefallenen in seine eigene Hängematte ein. Ans Fußende bekommt jeder eine 15 cm-Granate. Sie sollen ein ruhiges Seemannsgrab tief auf dem Meeresgrund haben.

2 Uhr nachmittags wird die Freiwache auf die Schanze befohlen. Bestattung der Gefallenen. — Die toten Kameraden liegen aufgebahrt an Deck, die Kriegsflagge deckt sie zu. Auch ein türkischer Kamerad ist darunter. Einer von denen, der zur Instruktion an Bord

kam und seinen Gefechtsplatz in der Kasematte hatte. — Nun hat es ihn auch erwischt. Die türkische Kriegsflagge ist über ihn gebreitet. —

Die Ehrenwache tritt an. — „Breslau" fährt dicht neben uns. Langsam ziehen beide Schiffe durch die Flut. — Der Kirchenwimpel weht, die Schiffsflagge ist auf Halbstock gesetzt. Eine kurze Ansprache des Kommandanten, ein stilles Gedenken noch, dann krachen drei Ehrensalven übers weite Meer. — Nacheinander werden die Gefallenen von Bord gegeben, die Wogen nehmen sie auf. — Tief ist das kühle Seemannsgrab. —

Schon zweimal hat der Tod nach uns gegriffen! — Wer wird der nächste sein? —

Die Nacht vergeht ohne weitere Zwischenfälle. Ruhig ziehen „Goeben" und „Breslau" ihres Weges. Am Morgen kommt die Bosporus-Einfahrt in Sicht. Indes Konstantinopel noch in tiefem Schlaf liegt, gehen wir in Stenia vor Anker. Ein großes Ereignis, der erste Kampf mit der russischen Schwarzen-Meer-Flotte, liegt hinter uns.

Am Nachmittag heißt es, wieder kohlen, bis die Bunker gefüllt sind und die „Goeben" tief im Wasser liegt. —

•

Kohlen müssen immer genügend an Bord sein, das wissen wir seit unserem Durchbruch bei Messina deutlich genug. Kohlen bedeuten Handlungs- und Bewegungsfreiheit. Je mehr wir haben, desto besser. Geht der Brennstoff zur Neige, dann sieht es böse aus.

Zur Not könnten wir zwar einen der wenigen neutralen Häfen im Schwarzen Meer anlaufen, etwa Warna oder Konstanza, und dort unseren Bedarf decken, wenn es garnicht anders geht. Noch sind ja Rumänien und Bulgarien neutral. Aber nach 24 Stunden müssen wir wieder raus und wer weiß, ob sich der Russe dann nicht schon vor den Hafen gelegt hätte, um uns einen ganz besonderen Empfang zu bereiten. —

Sicherer und zweckmäßiger ist es jedenfalls, mit genügendem Kohlenvorrat in See zu gehen. Ist draußen mal „dicke Luft", dann können wir uns dank unserer überlegenen Schnelligkeit jeder unerwünschten Verfolgung entziehen. Das kostet natürlich Kohlen. Aber es ist in unserer Situation das einzig richtige. — Das Kräfteverhältnis ist zu ungleich.

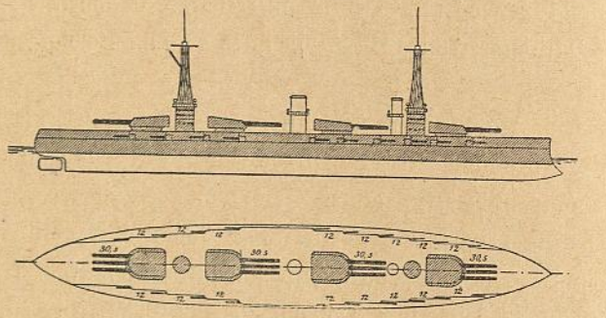
„Goeben" steht als einziger Panzerkreuzer einer ganzen Flotte gegenüber. Das russische Geschwader ist ihr natürlich bei weitem überlegen, nur nicht — an Geschwindigkeit! In diesem entscheidenden Punkt bleibt die wackere „Goeben" unerreicht. Das schnellste Kriegsschiff des Mittelmeeres war sie, — sie ist es auch im Schwarzen Meer geblieben. —

Nicht weniger als sechs Linienschiffe, zwei kleine Kreuzer, sechsundzwanzig Torpedobootszerstörer, siebenzehn Torpedoboote und acht Unterseeboote mit einem ganzen Troß von Minenlegern, Minensuchern stehen auf der Gegenseite. Dazu kommt die artilleristische Überlegenheit. Die sechs Linienschiffe sind in der schweren Artillerie zum Teil mit 30,5 cm, zum Teil mit 25,4 cm-Geschützen bestückt, in der mittleren mit 15 cm-Geschützen. Das kleine Kaliber kommt weniger in Betracht. — Das Geschoßgewicht einer Breitseite der sechs Linienschiffe beträgt zusammen 10800 kg, das der „Goeben" nur 3100 kg.

Sehr gefährlich selbst für die flinke „Breslau" und vor allem für die kleinen Kreuzer „Hamidie" und „Medjidie" ist die Schnelligkeit der kleinen russischen Kreuzer und Zerstörer, die 23 Seemeilen laufen und den beiden viel zu schaffen machen. Auch sie sind stärker armiert. Weittragendere Geschütze und größeres Kaliber! „Breslau"s 10,5 cm gegen die 15 cm-Geschütze der russischen Kreuzer. Selbst die russischen Torpedoboote haben 10,5 cm-Geschütze. —

Die Überlegenheit der russischen Schwarzen-Meer-Flotte ist fast erdrückend. Und das ist noch nicht alles. Auf der Werft von Nikolajeff wächst Rußlands Stolz heran, sind drei Überdreadnoughts im

Bau. Der erste soll planmäßig 1916 vom Stapel laufen. Es ist aber damit zu rechnen, daß die Russen alles daran setzen, um die Riesenschiffe jetzt schneller fertigzustellen. — Dann, „Goeben", hüte dich! Die schwere Artillerie dieser gewaltigen Kolosse wird auf jedem Schiff aus vier Drillingstürmen mit 30,5 cm-Kaliber bestehen. Dazu noch 20 Geschütze mit 12 cm-Kaliber. Alles Langrohr, also weittragende Geschütze! Die Breitseite eines einzigen dieser Ungeheuer wird über 4000 kg betragen. Sie sollen 23—25 Seemeilen laufen. —



Imperatriza Maria = 12 × 30,5 cm / 20 × 12 cm

Auf der Werft von Nikolajeff wächst Rußlands Stolz heran.

Wir helfen uns indessen über diese entmutigenden Aussichten mit dem Trost hinweg, daß die Überdreadnoughts vorläufig noch nicht fertig sind. Bis es soweit ist, und die Riesengeschütze eines Tages auf uns loshämmern werden, fließt noch viel Wasser den Bosporus hinunter, denken wir!

Der Russenschreck geht um.

Sofort nach der Kohlenübernahme muß die „Breslau" wieder raus ins Schwarze Meer und einen Truppentransport an die Kaukasus-Front nach Trapezunt begleiten und schützen.

Auf einem von dort aus unternommenen Streifzug nach Batum

laufen der „Breslau" zwei russische Schoner in den Weg. Die Schiffe werden versenkt, die Besatzungen übernimmt die „Breslau" und liefert sie in Konstantinopel ab. —

Dabei stellt sich heraus, daß unter den Gefangenen auch ein Deutsch-Russe ist. Natürlich fragen ihn die „Breslau"-Leute, wie es in Rußland aussieht und wollen vor allem wissen, welchen Eindruck das plötzliche Erscheinen der „Goeben" und „Breslau" im Schwarzen Meer drüben gemacht hat.

Ein russischer Schoner wird gekapert.

Er erzählt denn auch vieles, was sehr interessant und aufschlußreich ist. Wir schienen den Russen doch einen sehr dicken Strich durch ihre Rechnung gemacht zu haben.

Zu Beginn des Krieges war die Begeisterung in Rußland groß und stieg immer höher, bis — ja bis eben „Goeben" und „Breslau" im Schwarzen Meer urplötzlich auftauchten. Begreiflicherweise erwarteten die Russen den Angriff der deutschen Flotte nur in der Ostsee und verschanzten sich dort hinter ihrem Stützpunkt Kronstadt im Finnischen Meerbusen, der den Eingang zur Newa und damit den Sitz des Zaren, das Winterpalais in Petersburg, schützt. Nicht wenig erstaunt war man daher, als deutsche Kriegsschiffe auf einmal tief im

Süden des Riesenreiches, im Schwarzen Meer, erschienen. Darauf war man nicht gefaßt. Die Kunde davon verbreitete sich mit Windeseile. Gerüchte schwirrten sogar umher, daß sich deutsche Kriegsschiffe auch im Kaspischen Meer gezeigt hätten!

Viele hielten die Nachricht von dem abenteuerlichen Auftauchen der „Goeben" und „Breslau" für ein Märchen, der Phantasie übereifriger Reporter entsprungen. — Da schlugen auf einmal die ersten Granaten in die malerischen Ufer der russischen Riviera, die Krim und der Kaukasus hörten zum erstenmal den Donner deutscher Schiffsgeschütze. —

Und das Echo ertönte weithin über die menschenleeren Steppen Südrußlands, wurde durch die tiefe, stille ukrainische Nacht über Moskau hinaus in die mächtigen Wälder des Nordens getragen und stieß dröhnend gegen die Tore des stattlichen Gebäudes des Admiralteistwo, des Sitzes der russischen Obersten Marineleitung, in der Stadt Peters des Großen.

Dort war die Wirkung sehr nachhaltig. — Jetzt war kein Zweifel mehr möglich. Noworossisk brannte unter dem Feuer der „Breslau" wie der Weltuntergang. Und geradezu Bestürzung rief es hervor, daß der deutsche Panzerkreuzer, die „Goeben", es gewagt hatte, dem Heimathafen der Russischen Schwarzen-Meer-Flotte, der mächtigen Festung Sebastopol, jenen denkwürdigen Besuch abzustatten.

Mit einemmal wurde es an der Küste des Schwarzen Meeres lebendig. Panikartig flüchteten die Kurgäste aus den wunderschönen Erholungs- und Kurorten des Südens und zerstreuten sich als Augenzeugen des unbegreiflichen Geschehens über das ganze Land. Man ahnte, daß jetzt für die großen Hafenstädte der russischen Schwarzen-Meer-Küste dunkle Tage heraufziehen würden. — „Goeben" und „Breslau", noch vor kurzem unbekannte Namen, waren jetzt in aller Munde. Mit Erstaunen, mit Furcht und mit Haß wurden sie genannt. —

Rührend war, was wir über die zahlreichen in Südrußland lebenden Deutschen und Deutschrussen erfuhren.

Mitten im Feindesland, fern von der Heimat, aus der kaum eine Kunde zu ihnen drang, horchten sie freudig überrascht auf, als die Taten der „Goeben" und „Breslau" bekannt wurden. Die beiden deutschen Kriegsschiffe, die so seltsam hier unten aufgetaucht waren, erschienen ihnen wie Sendboten, wie ein Gruß der fernen Heimat. Sie wurden ihre Lieblinge, denen ihre verborgenen Glückwünsche galten. Bei jeder Zeitungsmeldung über „Goeben" und „Breslau" hellten sich ihre Mienen auf. In den Straßen lugten sie verstohlen nach den Zeitungshändlern aus und freuten sich, wenn so oft aus den Schlagzeilen der Zeitungen die Namen „Geben i Breslawl"! herausleuchteten. Die Ärmsten mußten ihre Freude für sich behalten. Sie lebten ja unter Polizeiaufsicht als Zivilgefangene. Das öffentliche Deutschsprechen war streng verboten. Aber mitunter geschah es, daß in der Nähe der Zeitungsstände jemand war, der seinen Blick ebenfalls auf die Schlagzeile, auf die Namen „Goeben" und „Breslau", geheftet hatte, — ein Blinzeln, ein unauffälliges Winken und schon war der Gesinnungsgenosse entdeckt, mit dem man dann weitab vom Zeitungshändler irgendwo in einer abgelegenen Seitenstraße zusammentraf und die Ereignisse besprach. —

Selbst in russischen Kreisen konnte man vielfach Anerkennendes über „Goeben" und „Breslau" hören. Nur wunderte man sich, woher die beiden deutschen Kriegsschiffe so genau über alles orientiert waren und schöpfte Verdacht gegen die Deutschen, was recht unangenehme Folgen hatte. Argwöhnisch wurden sie auf etwaige Spionagetätigkeit überwacht. Die geringste Verdächtigung, oft ohne jeden Grund, genügte, um die Verbannung nach Sibirien zu verfügen. Haussuchungen häuften sich, die Türme der deutschen Kirchen wurden beobachtet, ob dort nicht etwa geheime Funkstationen tätig waren, die mit den deutschen Kriegsschiffen im Schwarzen Meer in Ver-

bindung standen. Es wurde natürlich nichts „entdeckt", aber in irgendeiner Form mußte sich doch der Zorn entladen. Und er entlud sich an der falschen Stelle und traf Unschuldige. —

Es war jedenfalls so, daß man überall „Goeben" und „Breslau" kannte, daß Russen, Tataren, Georgier, Kalmücken, Kirgisen und selbst der Samojede von der deutschen Gefahr auf den sonst so stillen Wassern des Schwarzen Meeres sprachen. —

Schmunzelnd und mit stiller Genugtuung haben wir uns da angestoßen. Daß wir so zum Russenschreck werden würden, hatten wir denn doch nicht geahnt. Der Gedanke, den Krieg ins Schwarze Meer zu tragen, der uns im ersten Augenblick abenteuerlich anmutete, hat über Erwarten großen Erfolg gehabt.

*

Inzwischen bin ich in meiner Ausbildung als F.T.-Gast so weit vorgeschritten, daß ich schon als Wachgänger eingestellt werde. — Ein eigenartiges Gefühl, wenn man so in der Funkbude sitzt und auf das ferne Stimmengeschwirr lauscht, das sich in den Antennen verfängt. Da heißt es immer höllisch aufpassen, zuviel hängt mitunter von den tönenden, surrenden Zeichen ab. —

Etwas Merkwürdiges fällt uns jetzt schon und erst recht noch später auf. Während der Gefechte führen die Russen ihren drahtlosen Verkehr stets in offener Sprache. Alle Nachrichten gehen ganz offen durch den Russenfunk. Selbst wichtige Gefechtsbefehle und Angriffspläne sind nicht chiffriert. Diese Sorglosigkeit bedeutet für uns natürlich eine ganz wesentliche Erleichterung der Kriegsführung im Schwarzen Meer. Sehr oft werden wir dadurch über die geheimen Angriffsabsichten des Feindes unterrichtet und gewarnt — und können schnell noch geeignete Gegenmaßregeln treffen.

Zum größten Teil hängt ja oft der Erfolg einer Unternehmung von der Überraschung ab, die den ahnungslosen Gegner verwirrt und seine volle Kampffähigkeit garnicht erst zur Entfaltung kommen

läßt. — Niemand kann sagen, wie es „Goeben" und „Breslau" an jenem nebligen Morgen vor Balaklawa ergangen wäre, wenn uns der Funkverkehr nicht zur rechten Zeit gewarnt hätte. — Wir in der Funkstation sind immer froh, wenn es sich in den Antennen regt. Schweigt die Atmosphäre, dann ist das für uns keine natürliche Ruhe, dann scheint sich immer etwas Unheimliches, Drohendes vorzubereiten. Es ist, als halte die Luft den Atem an. —

Dennoch fragen wir uns, was den Russen wohl dazu bewegen mag, in dringenden Fällen ganz offen zu funken. Hat er denn gar keine Ahnung, daß ihm diese Funkerei zum Verräter werden muß? Oder ist ihm die Zeit während der Gefechtstätigkeit zu kostbar, um seine Funksprüche zu chiffrieren oder zu entschlüsseln? — Unsere „Kollegen" auf der anderen Seite sind sehr gut ausgebildet und geben mitunter ein so flottes Tempo, daß wir die Buchstaben kaum niederschreiben können. Sie müssen sich in derartigen Fällen auf reine Abhörpraxis eingestellt haben. —

Im übrigen sind wir jetzt auf eine ganz besonders feine Sache gekommen. Ich übersetze nämlich jeden größeren Sieg unserer Truppen an den Heimatfronten und wir geben diese Nachrichten durch die Funkstation des Dampfers „Olga" in russischer Sprache an „Cq", an Alle! — Diese Art der Kriegsberichterstattung macht uns natürlich viel Spaß. Einmal, bei der Übermittlung der großen Masurenschlacht, verlangt ein russisches Kriegsschiff die Wiederholung eines Teils des Telegramms. Wir haben ihm die Hiobsbotschaft, die ihn so interessierte, selbstverständlich gerne noch einmal gegeben. —

So vergeht die Zeit, der Winter ist ins Land gezogen, bis es eines Tages heißt: „Dampf auf in allen Kesseln". „Goeben" soll wieder hinaus in ihr Schwarzes Meer, das jetzt so schön aufgewühlt und ungemütlich ist.

„Breslau" und „Hamidie" haben inzwischen fleißig Truppentransporte nach den türkischen Grenzstellungen an der Kaukasus-

Front geleitet. Es ist ein langer Weg nach Samsun und Trapezunt und bestimmt keine reine Freude, wenn man bei Wind und Wetter draußen ist. Dicht unter Land an der anatolischen Küste entlang schlingern und stampfen die vollbesetzten Dampfer langsam nach Osten. Damit es sich lohnt, werden gleich noch leere Kohlendampfer nach Songuldak mitgenommen, die dann schnellstens vollgeladen und auf dem Rückweg wieder unter Schutz in den Bosporus geleitet werden. Währenddessen müssen die Begleitschiffe nach feindlichen Streitkräften Ausschau halten, bald voraus, bald hintendran sein.

Froh ist man über jeden Transport, der heil am Ziel ankommt. Dann müssen die leeren Dampfer wieder glücklich in den Bosporus gebracht werden. Die Kohlendampfer in Songuldak sind inzwischen gefüllt und schließen sich auf dem Rückweg an.

Die „Goeben" ist für diese Fahrten weniger geeignet, der Kohlenverbrauch ist zu groß und lohnt sich nicht. Deshalb müssen „Breslau" oder „Hamidie" des öfteren raus, wenn es heißt, Truppentransporte oder Kohlendampfer zu begleiten und keine größere Gefahr zu drohen scheint. Jetzt gibt es aber auch für uns was zu tun. Die Kämpfe an der Kaukasusfront sind glücklich verlaufen. Der Russe weicht zurück, der türkische Vormarsch ist im vollen Gange und konzentriert sich auf Batum. Die russische Festung, dicht an der Grenze, soll erobert werden. Der Angriff soll unter dem Schutz unserer schweren Schiffsartillerie erfolgen. —

Am 8. Dezember dampft die „Goeben" aus dem Bosporus hinaus. Kurs auf die Ostecke des Schwarzen Meeres, auf Batum.

Der trübe Wintertag ist kurz. Früh bricht die Dunkelheit herein. Die lange Nacht hindurch laufen wir mit schneller Fahrt. Frierend stehen die Ausguckposten an Deck. Was ist das jetzt doch schon kalt geworden. Ein eisiger Nordwind weht übers Wasser und bläst durch das Zeug. Das Schiff rollt etwas in der aufgeregten, schäumenden See. Diesige Luft — die Sicht ist wieder mal schlecht. — Endlos

dehnen sich diese ungemütlichen Winternächte, nur von ein paar Stunden trübseliger Helligkeit unterbrochen.

In der Frühe des 10. Dezember, als wir auf der Höhe von Batum sind, klart es ganz überraschend auf. — Ein prachtvolles, überwältigendes Bild.

Vor uns am östlichen Horizont steigt eine riesige Wand himmelhoher Berge empor, der Kaukasus. Scharf stehen die Konturen des gewaltigen Gebirgsmassivs in der Morgendämmerung vor der aufgehenden Sonne. In schweigender Pracht schimmern aus weiter Ferne die schneebedeckten Häupter des Kasbeck und des Elbrus herüber. Bald werden sie im Schein der höhersteigenden Sonne wunderbar aufglänzen.

Malerisch liegt Batum vor der hochragenden Bergwand in eine herrliche Bucht geschmiegt. In tiefdunkler, bläulich-schwarzer Färbung blinkt das Wasser auf. Kaum zehn Seemeilen von der Kaukasus-Küste wird schon eine Tiefe von 1200 Metern gemessen. Tief, sehr tief, ist hier das Schwarze Meer. —

Mit langsamer Fahrt wiegt sich die „Goeben" in dem stillen Wasser. Wir sind am Ziel.

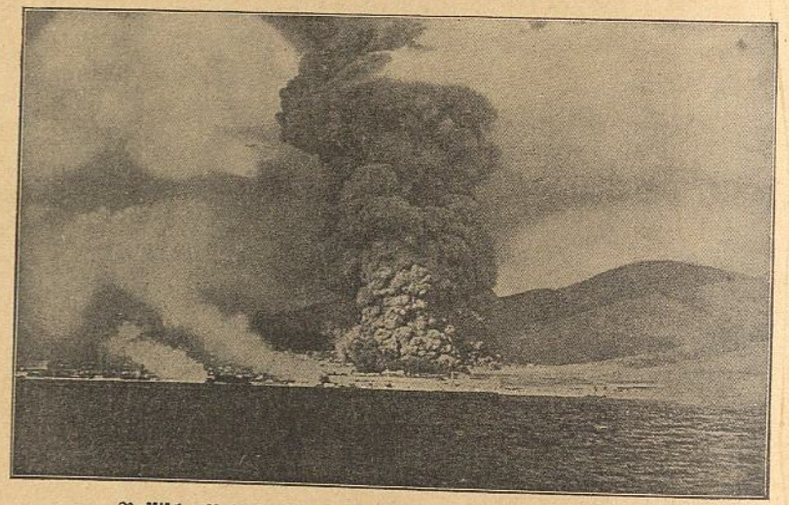
Eine kurze Pause, — die Entfernung wird gemessen, drohend richten sich die Geschütze unserer fünf Türme auf die Landbefestigungen.

Ein Klingelsignal, — und dröhnend fährt es aus den Langrohren. Dumpf rollt der Donner übers Wasser. Salve um Salve schlägt an Land ein. Jetzt lodern Flammen auf, — Treffer! Aber drüben bleibt alles ruhig.

Leider klappt der gemeinsam angesetzte Angriff nicht. Die Türken kommen nicht. So müssen wir unser wirksames Feuer einstellen und dampfen wieder davon. Während wir abdrehen, melden sich auch die Haubitzenbatterien von Batum. Aber ihre Schüsse liegen alle zu kurz.

*

Noch lange steht die riesige Wand des Kaukasus im Osten, während die „Goeben" mit nordwestlichem Kurs aufs offene Meer hinausfährt. Die See ist ruhig, man denkt kaum mehr an das schlechte Wetter der vergangenen Tage und freut sich über das bißchen Sonne und den klaren Himmel. Ein merkwürdiges Eckchen! Hier scheint es garnicht kalt zu sein. Grenzenlos dehnt sich der Horizont in die Runde, ohne daß eine Rauchwolke an der Kimm erscheint. Vom Feind ist weit und breit nichts zu sehen.



Russische Petroleumtanks unter Feuer der türkischen Flotte.

Die Freiwache ist auf Deck und vertreibt sich die Zeit mit der Beobachtung der Delphine, die sich neben der schäumenden Bugwelle tummeln. Wie im Übermut sich ständig überschlagend schießen sie durchs Wasser. Ihnen kann es nie schnell genug gehen. —

Bis in die Abendstunden laufen wir mit hoher Fahrt dahin.

Dunkelheit liegt schon auf dem Wasser, als sich die „Goeben" der Krimküste nähert. Die Nacht bricht herein, wunderbar klar und still ist es. Silbern glänzend zieht der Mond durch den weiten Raum. In unerhörter Pracht wölbt sich das sternübersäte Himmelsrund. —

Voraus jetzt weitab in nordöstlicher Richtung ein Lichtschein, der gespenstisch über das dunkle Wasser streicht. — Der Leuchtturm von Sebastopol. —

Überall scharfer Ausguck nach dem Feind. Auch in der Funkstation wird gelauscht. Aber nur ein tiefes Schweigen ist in der Luft. Die Mannschaft ist auf ihren Gefechtsstationen. — Wie ein breiter Schatten liegt die „Goeben" auf dem Wasser.

Jetzt stoppen wir! Man merkt das sofort, ob das Schiff in Fahrt ist oder ruhig liegt, — man wird neugierig, was eigentlich los ist.

Da ereignet sich folgendes: Auf der Back stehen ein paar Matrosen und lassen einen dreizackigen Anker an einer Stahltrosse ins Wasser. Alles ist ruhig. Leise klopft das Wasser an die Schiffswand. Immer noch läuft die Trosse in die Tiefe, — jetzt muß der Anker bald den Grund berührt haben. Das Schiff setzt sich langsam in Bewegung, geht ein Stück vor, dann wieder ein Stück zurück.

Was bedeuten diese seltsamen Vorgänge auf dem Deck des Vorderschiffes? — Soll etwa ein verborgener Goldschatz gehoben werden? — Etwas merkwürdig Geheimnisvolles und Abenteuerliches liegt in dieser nächtlichen Szene.

Eine Weile schiebt sich die „Goeben" auf dem Wasser hin und her. Jetzt wird die Stahltrosse angezogen und an der Ankerhebevorrichtung festgemacht. Langsam wird die Winde in Tätigkeit gesetzt. Monoton poltert das Getriebe durch die Stille, — auf der Winde ist schon allerhand Draht drauf. Nun spannt sich die Trosse schärfer, sie strafft sich mehr und mehr, — jetzt senkt sich langsam der Bug der „Goeben" ins Wasser, das Heck scheint sich zu heben unter dem Druck. Da wird die Winde wieder langsam abgelassen. Das Schiff fährt vorsichtig ein Stück weiter. Von neuem beginnt der seltsame Versuch. Jetzt muß der Anker bald zu sehen sein. —

Da kommt er auch schon! In seinen Klauen ruht ein langes, dickes Ungetüm, das zu beiden Seiten ins Wasser hängt: Ein Seekabel!

Vorsichtig, mit großer Mühe, wird der seltsame Fund auf die Back gezerrt. Wo die Ankerkrallen das Kabel gefaßt haben, wird eine zweite Stahltrosse stark befestigt und an einem Trossenbolzen festgemacht. —

Dann wird eilig die mit Algen und Schlingpflanzen bewachsene Oberfläche des Kabels gereinigt und an dieser Stelle Schicht um Schicht von der Kabelisolierung entfernt. Ein Schweißapparat besorgt das übrige. Schnell sind die Innendrähte zerschnitten, — klatschend fällt das eine nicht befestigte Ende des Kabels ins Wasser zurück. „Goeben" fährt weiter, ein paar hundert Meter. Immer noch ziehen wir das andere Kabelende mit. Dann wird es vom Trossenbolzen vorsichtig gelöst und verschwindet ebenfalls im Meer. — Das Kabel ist zerstört, beide Enden liegen weit voneinander entfernt auf dem Meeresgrund. —

Unbemerkt wie gekommen verschwindet die „Goeben" wieder im nächtlichen Dunkel. Der Spuk ist vorbei. —

Die Nacht hindurch kreuzen wir noch im Schwarzen Meer. Am anderen Tag kommen die kahlen, felsigen Ufer der Bosporus-Einfahrt in Sicht. Langsam läuft die „Goeben" die Wasserstraße hinab und geht wieder in die Stenia-Bucht. — Indes wir noch an unser nächtliches Abenteuer denken, kommen schon die Mahonen mit Kohlen längsseit.

Morgen gibt es Urlaub. — Fes Aufbügeln!

'43

Minen? . . .

Weihnachten naht! — Werden wir das Fest im Hafen feiern, oder draußen auf hoher See? —

Am 23. Dezember macht sich starker russischer Funkverkehr bemerkbar. Die russische Flotte ist im Schwarzen Meer. Dann müssen wir auch raus. Der Russe will uns wohl zu den Festtagen eine besondere

Überraschung bereiten. Er nimmt natürlich an, wir bleiben die Feiertage über im Hafen liegen und lassen das Kriegshandwerk ruhen. Diese Gelegenheit will er ausnutzen und wahrscheinlich die anatolischen Häfen mit seinem Besuch beehren.

Aber da haben sich die Herren geirrt. Wir können auch anders! — „Goeben" und „Breslau" machen Dampf auf und verlassen am 23. nachmittags mit Truppentransportdampfern den Bosporus. —

Draußen ist alles andere als Weihnachtsstimmung. Grauer Himmel über grauem, bewegtem Meer. Ein kräftiger Nordost fegt übers Wasser, weiß schäumend bricht es wie Zorn aus der zerwühlten See. Die Transportdampfer unter Land rollen und stampfen heftig, auch der lange Schiffskörper der „Goeben" schlingert unangenehm. —

Am Abend erhält „Breslau" Befehl, in nordöstlicher Richtung zur Aufklärungsfahrt vorzustoßen. Wir müssen wissen, wo die russische Schwarze-Meer-Flotte steht. Wie ein Schatten verschwindet der kleine, schlanke Kreuzer in der Dunkelheit. — „Goeben" ist auf hohe Fahrt gegangen. Es ist möglich, daß der Russe Trapezunt beschießen will. Deshalb wollen wir noch vor ihm da sein und ihn gebührend empfangen. —

Eine pechschwarze Nacht. — Wie eine undurchdringliche Wand steht die Finsternis, in die sich das Schiff hineinbohrt. Man sieht auf Deck kaum die Umrisse der nächsten Aufbauten. Etwas weiter ist nichts als tiefdunkle Schwärze, die den Schiffskörper verschlungen hat.

Gespenstisch muten diese Nachtfahrten immer wieder an. Vom Bug her tönt ein gleichmäßiges Rauschen herüber, hinter uns glimmt in der Dunkelheit ein leuchtender Streifen geisterhaft auf: das phosphoreszierende Heckwasser.

Alles an Bord ist gespannt. Wir wissen ja, der Russe ist ebenfalls in See und jetzt ist so recht ein Wetter für überraschende Begegnungen. Überall Ausguckposten, die in das Dunkel starren. Sicht ist so

gut wie garnicht in der trostlosen, eintönigen Schwärze. — Eine Wache ist an den Geschützen, die andere in Alarmbereitschaft. Sie liegt angezogen auf ihren Hängematten an Deck, jeden Augenblick bereit, an die Geschütze, auf die Gefechtsstationen, zu eilen.

Jetzt werden noch schnell ein paar Augen voll Schlaf genommen. Schrillen die Alarmglocken durch die Stille, dann beginnt im Augenblick das sorgfältig durchdachte, tausendfältige Leben des Kriegsschiffes. Zwei Minuten nach dem Alarmruf müssen sämtliche Türen und Deckluken geschlossen sein, muß jeder einzelne an seinem Platz stehen. Auf den an sich schon schmalen Treppen, wo gerade einer bequem herauf und hinunter kann, setzt ein scheinbar wirres und doch so genau geregeltes Durcheinander ein. Menschen schieben sich in den engen Gängen aneinander vorbei, drängen sich auf den Treppen gleichzeitig nach unten und nach oben. Alle haben es eilig. Im Laufschritt geht es nach vorn und nach hinten, treppauf, treppab. 186 Meter lang ist das Schiff und in zwei Minuten muß jeder auf seinem Platz sein. In zwei Minuten ist das Schiff gefechtsklar. —

So laufen wir die Nacht durch nach Osten. Die See ist sehr unruhig geworden, das Schiff rollt und stampft. Aber daran haben wir uns gewöhnt, der Seegang macht uns nichts.

Schlimmer ist es schon, daß der russische Funkverkehr inzwischen verstummt ist. Wir hören fast nichts mehr. Eine unerhörte, unheimliche Stille liegt in der Luft, es ist kein natürliches Schweigen, es ist als ob etwas Tückisches, Lauerndes, sich in der Dunkelheit vorbereitet.

Herrgott!, — wenn der Russe nur funken möchte. Die nächtlichen Stimmen sind wenigstens ein gewisser Anhaltspunkt. Nach der Lautstärke können wir ziemlich genau schätzen, in welcher Entfernung er sich befinden kann. Aber in der Atmosphäre ist Ruhe. Es kommt einem vor, als ob man blind umhertappt. —

Da gegen 4 Uhr morgens ruft die „Breslau" uns plötzlich „Dringend, dringend". — Wir antworten und schon setzt sie einen Funkspruch ab, in dem sie uns mitteilt, daß sie soeben in der stockdunklen Nacht in die russische Flotte hineingeraten sei. Unheimlich schnell muß sich alles abgespielt haben. Zuerst stieß sie auf einen Dampfer. Während sie noch ihre Scheinwerfer auf den Schiffsrumpf richtet, bekommt sie plötzlich dicht neben dem Dampfer aus der Dunkelheit von einer Topplampe ein Erkennungssignal herübergeblinkt. Da muß ein Kriegsschiff stehen, von dem nichts zu sehen war. Einen Augenblick lang huscht der Scheinwerfer der „Breslau" hinüber. In dem weißen Lichtkegel erscheint auch der Umriß eines Linienschiffes. Jetzt war keine Zeit zum Überlegen, jetzt hieß es, so schnell wie möglich raus mit den Granaten. Eine Salve kracht in den Dampfer, der sofort sinkt, die nächsten Schüsse schlagen auf dem Linienschiff ein, — dann ist auch schon alles vorbei. Die „Breslau" dreht ab und läuft mit äußerster Fahrt weg, hinein in das schützende Dunkel.

Das nächtliche Intermezzo ist vorüber. In wenigen Sekunden war alles geschehen, ehe der Gegner zur Besinnung kam. Dem Russen muß die ganze Geschichte recht gespenstisch vorgekommen sein. Er hätte vielleicht auch an einen Geisterspuk glauben können, wenn die Treffer auf dem Linienschiff nicht jeden Zweifel genommen hätten. Auch wird er bei Hellwerden den Dampfer vermißt haben. —

Die „Breslau" hat sicherlich einen Zusammenstoß mit einem Flügel der russischen Flotte gehabt, den sie in der Dunkelheit berührte. —

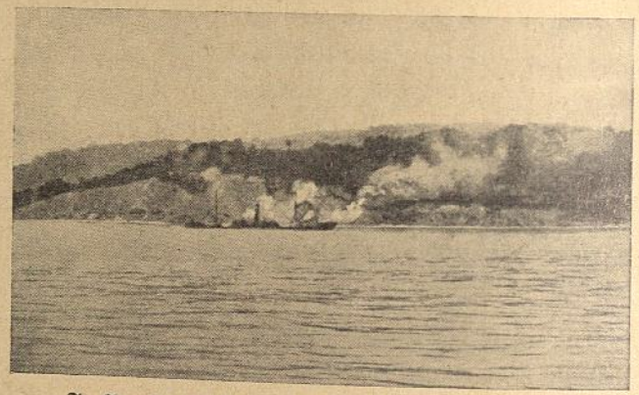
Wir halten indessen unseren Kurs mit den Dampfern ruhig weiter. Man kann noch immer nicht wissen, was der Russe vorhat. Vielleicht stößt er doch nach Trapezunt vor, — dann soll er was erleben.

Ein paar Stunden gehen so dahin, vom Feind ist nichts zu sehen und zu hören. — Gegen sieben Uhr morgens ruft die „Breslau" wieder. Sie hat einen Dampfer erwischt, der unterwegs nach Songuldak war. 2 Offiziere und 70 Mann Besatzung sind als Gefangene an

Bord genommen. Unsere „kleine Schwester" kann sich über Langeweile nicht beklagen. Das ist nun schon ihr zweites Erlebnis in der Nacht.

Inzwischen ist es hell geworden. Das trübe Licht des 24. Dezember liegt über der schäumenden See. — Heiligabend! —

Wir befinden uns jetzt schon ziemlich weit im Osten, die Kaukasusküste muß bald in Sicht kommen. Den ganzen Vormittag über kreuzt die „Goeben" in der Ostecke des Schwarzen Meeres hin und her. Aufmerksam suchen die Ausguckposten den Horizont ab, aber keine



In Brand geschossener russischer Transportdampfer.

Rauchwolke will sich zeigen. Alles bleibt ruhig, vom Russen ist nichts zu sehen.

Um ein Uhr nachmittags ruft die „Breslau". Wieder ist sie auf die russische Flotte gestoßen. Sofort werden die russischen Zerstörer zum Kampf auf die „Breslau" angesetzt. Sie kommen sehr schnell auf. Da der Feind bei weitem überlegen ist und auch gut schießt, muß sie den Kampf abbrechen. Ihre Geschütze haben nicht genügend große Reichweite. Außerdem kommt das russische Gros immer näher, da heißt es, außer Schußweite der schweren Artillerie bleiben.

Nach kurzer Zeit ruft uns die „Breslau" wieder. Der Russe habe

nördlichen Kurs eingeschlagen. Er hat wohl doch gemerkt, daß wir auch in See sind und zieht es vor, dem sicheren Hafen zuzusteuern.

Leider ist die „Goeben" zu weit im Osten; es ist kaum möglich, dem Russen den Weg nach Sebastopol abzuschneiden. Wo will er auch sonst nach Norden hin? Da unsere Dampfer inzwischen in Trapezunt sind, gehen wir jetzt mit der Fahrt herauf und laufen in nordwestlicher Richtung mitten ins Schwarze Meer, wo die „Breslau" den Russen gesichtet hat. Vielleicht kommen wir doch noch rechtzeitig heran, um das feindliche Geschwader zu schnappen. Aber Stunde um Stunde vergeht. Bis zum Abend ist nichts vom Russen zu sehen. Das ganze Rennen scheint umsonst zu sein. Das paßt uns natürlich wenig in den Kram. Wenn wir uns die „Stille Heilige Nacht" hier draußen herumtreiben, denken wir, dann soll es sich auch lohnen. —

Da wir das Geschwader nun doch nicht mehr einholen können, verabreden wir mit der „Breslau" einen Treffpunkt für den nächsten Tag.

Die Nacht verläuft ohne Zwischenfälle.

*

Gegen Mittag des nächsten Tages treffen wir mit der „Breslau" zusammen. Der kleine Kreuzer setzt seine Kutter aus und übergibt uns die Gefangenen. Sie sind der „Breslau", deren Räume zu beschränkt sind, sehr unbequem.

Außerdem haben sich die Russen, als die „Breslau" den Zusammenstoß mit der russischen Flotte hatte, trotz strenger Bewachung nicht ruhig verhalten. Durch die Bullaugen des Raumes, in dem sie untergebracht waren, verfolgten sie in heller Aufregung den Verlauf des Gefechtes und hämmerten in ihrer Angst verzweifelt mit Händen und Füßen an die Türen. Die armen Teufel glaubten wohl jeden Moment, es sei zu Ende und sie müßten ein kaltes Bad nehmen.

Wie muß ihnen überhaupt zumute gewesen sein, als sie den Zusammenstoß der „Breslau" mit ihren eigenen Schiffen sahen. —

„Breslau" bekommt jetzt den Auftrag, nach Südosten zu laufen, um die Transportdampfer, die wir auf unserer Hinfahrt begleitet haben, auf dem Rückweg von Trapezunt zu schützen und nach Konstantinopel zu bringen. —

Während sich der kleine Kreuzer schnell entfernt, hält die „Goeben" Kurs auf den Bosporus. Bald werden wir wieder im Hafen sein und unsere Weihnachtsfeier nachholen, denken wir. Bisher sah es

An Bord der „Breslau" während des Gefechtes mit russischen Zerstörern.

nicht sehr weihnachtlich und festtäglich aus. Wir freuen uns auf die ruhige Fahrt; der Russe wird uns ja nicht weiter stören, er wird sicher schon in Sebastopol sein. —

Leider sollte es ganz anders kommen. Eine böse Überraschung stand uns noch bevor. —

Inzwischen haben wir unsere Gefangenen untergebracht. Die beiden Marineoffiziere kommen in die Fähnrichskajüte, die Mannschaften werden nach dem Vorschiff, ins zweite Zwischendeck geleitet. —

Befehl: Ich soll zum Flaggleutnant kommen. In einer Kabine

unter der Brücke erwartet er mich. Beim Eintreten sehe ich auf dem Tisch eine Flasche Kognak und ein Gläschen. Ich habe wohl ein etwas erstauntes Gesicht gemacht; vielleicht blieben auch meine Augen länger als nötig an dem Feuerwasser haften. Der Flaggleutnant schmunzelt jedenfalls und klärt mich dann auf. Die gefangenen Russen sollen vernommen werden, ich soll der Dolmetscher sein. Der Inhalt der Flasche wäre Medizin, um den Russen das Reden leichter zu machen. —

Der erste Gefangene wird zu uns hereingeführt. Ein Unteroffizier, ein großer, stämmiger Kerl. Ich biete ihm eine Zigarette an, die er auch bereitwillig nimmt. Nach ein paar freundlichen Worten gießt der Flaggleutnant ein Gläschen Kognak ein und bietet es dem Russen an. Der wird aber unruhig, seine Augen gehen hin und her, — was mag er nur haben? Wir sehen uns erstaunt an, wissen wir doch, daß die Russen gewöhnlich keine Kostverächter sind, und der hier rührt den Kognak nicht an. — Schließlich frage ich ihn, ob er Antialkoholiker wäre. Er schüttelt nur den Kopf, — dann bittet er, ich soll doch zuerst trinken. Aha! Er ist also mißtrauisch und denkt, wir wollen ihn vergiften. Ich übersetze dem Flaggleutnant die Antwort des Russen und bitte ihn, das erste Glas leeren zu dürfen. Da muß er doch lachen. „Ich soll ruhig trinken", erklärt er. Nach mir trinkt jetzt auch der Unteroffizier gierig sein Gläschen aus. Der Bann ist gebrochen.

Er ist von dem Dampfer „Athos". Zunächst frage ich ihn, wohin die Reise mit dem Dampfer gehen sollte. Treuherzig erwidert er, sie hätten eine Ladung Steine an Bord gehabt und wollten nach Songuldak, um das Schiff dort in der Hafeneinfahrt zu versenken und so den Hafen zu sperren. Außer ihnen sei noch ein zweiter Dampfer „Oleg" dazu ausersehen gewesen. — Das stimmte. „Oleg" war der Dampfer, den die „Breslau" in der Nacht, ein paar Stunden vor dem „Athos", erwischt und versenkt hatte.

Als ich ihm das erzähle, ist er ganz erstaunt und will es nicht glauben. — Er bekommt wieder ein Gläschen Kognak, das scheint ihm gut zu munden. Allmählich verliert sich seine Scheu, er wird zutraulicher und nimmt auch wieder eine Zigarette. In der weiteren Unterhaltung berichtet er, daß er in Sebastopol stationiert gewesen sei und erzählt uns auch von den Zerstörungen, die die „Goeben" bei ihrer Beschießung angerichtet hat. Sie seien fürchterlich gewesen, erklärt er. Wir erfahren bei dieser Gelegenheit auch, daß die russische Schwarze-Meer-Flotte tags zuvor in Sebastopol eingelaufen war und die „Goeben" bei ihrem Angriff ebenfalls aus dem Hafen unter Feuer genommen hatte.

Während der Vernehmung spricht er immer wieder die Bitte aus, ihn nur nicht in türkische Gefangenschaft zu geben. Nur dies nicht, er habe zu große Angst vor den Türken!

Das Gespräch kommt dann wieder auf den Dampfer „Athos". Als sie die „Breslau" gesichtet hatten, war es den Russen klar, daß es ein Entrinnen nicht mehr gab. In ihr Schicksal ergeben, hatten sie auf die kommenden Dinge gewartet. Plötzlich erschütterte eine furchtbare Explosion das Schiff, das langsam zu sinken begann. Einer der beiden russischen Offiziere hatte den eigenen Dampfer gesprengt.

Panikartig stürzte darauf alles in die Rettungsboote, das eine kam auch glücklich noch zu Wasser, das andere kippte um. In ihrer Verzweiflung sprangen die Leute ins eiskalte Wasser, zum Teil sogar ohne Schwimmgürtel und trieben nun mit den Wogen kämpfend herum. An Rettung glaubten sie selbst nicht mehr. Da merkten sie, wie die „Breslau", die zunächst noch weitab war, sich ihnen in schneller Fahrt näherte. Als sie noch etwa hundert bis zweihundert Meter entfernt war, nahten plötzlich mit kräftigen Ruderschlägen die Kutter der „Breslau" und die deutschen Matrosen fischten die Todeskandidaten aus dem eiskalten Wasser auf. Es war ein hartes Stück Arbeit bei der hochgehenden See. Schließlich schienen die Halb-

erstarrten und Erschöpften gerettet, als man noch einen armen Kerl sah, den schon die Kräfte verließen. Jedesmal, wenn die Kutter dicht an ihm dran waren, trieb ihn eine Welle wieder fort.

Da geschah etwas, was die Russen nicht begreifen konnten. „Breslau" lief ganz dicht an den Ertrinkenden heran und schon sprangen zwei deutsche Matrosen über Bord in die eisigen Wogen, schwammen auf den Ertrinkenden zu, nahmen ihn in die Mitte und brachten ihn mit vieler Mühe ins Boot.

Leider war das Rettungswerk umsonst. Der Ärmste war in dem kalten Wasser fast ganz erstarrt. Trotz stundenlanger Bemühungen konnte er nicht mehr ins Leben gerufen werden. Seine Bestattung war dann auf der „Breslau" erfolgt. Alle hatten sie an Deck antreten müssen, dann war die Ehrenwache aufgezogen und nach kurzer Ansprache von einem deutschen Offizier knatterte für ihren toten Kameraden die Salve über das Meer. — Stumm vor Staunen hatten die Russen alles mit angesehen. — Das hatten sie wohl doch nicht erwartet. —

Der Gefangene erzählt weiter, in welcher Angst sie bei dem Gefecht der „Breslau" mit Einheiten der russischen Schwarzen-Meer-Flotte geschwebt hätten. Während sie von der „Breslau" den Kampf durch die Bullaugen verfolgten, hätten sie gebetet, daß Gott doch die Schiffe vor einem Treffer bewahren möge. Wenn die Russen gewußt hätten, daß sie als Gefangene an Bord der „Breslau" waren, hätten sie sich garnicht erst in ein Gefecht mit dem Kreuzer eingelassen, versichert er. —

Dann gibt es eine ganz drollige Geschichte, die bald von Mund zu Mund ging und noch oft, wenn wir daran dachten, schallendes Gelächter erregte.

Auf meine Frage nämlich, ob die russische Flotte Angst vor der „Goeben" habe, sprudelt der wackere Russe nur so los und redet sich seinen ganzen Kummer von der Seele.

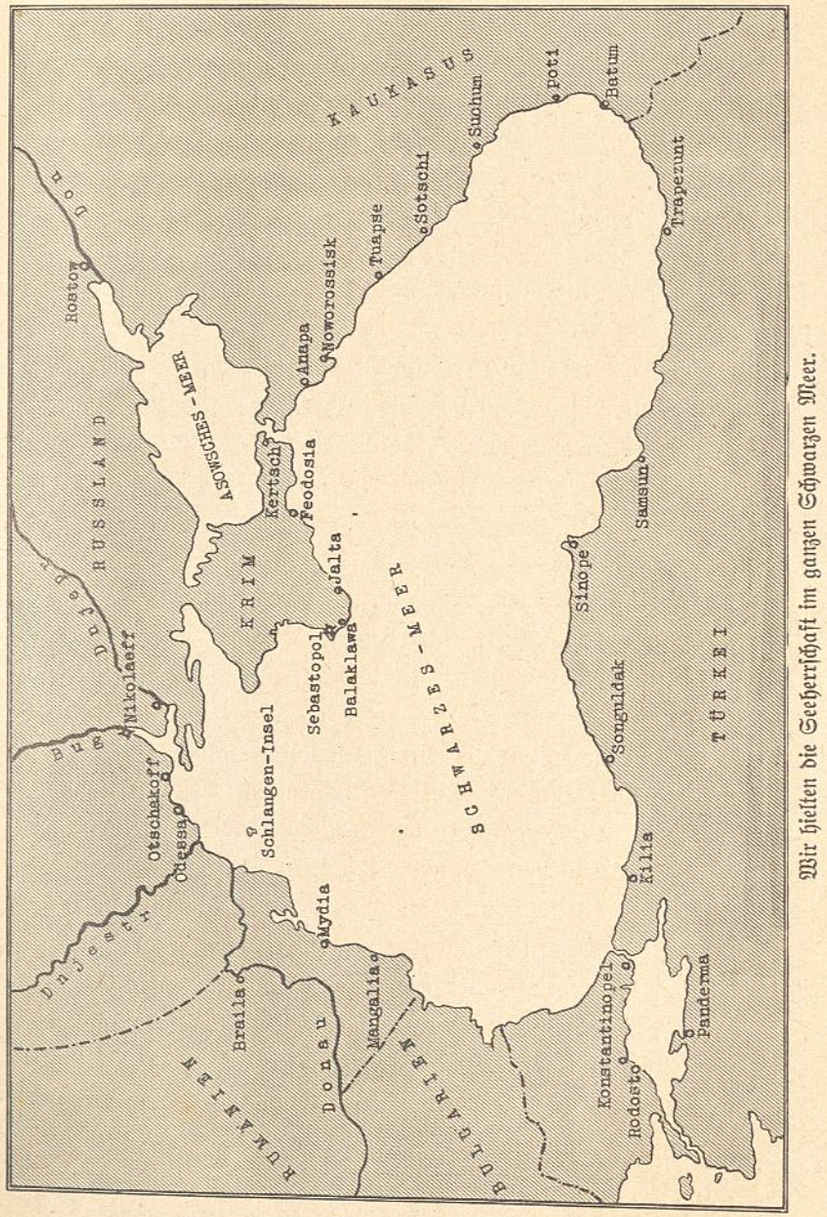
Die „Goeben", beteuert er, sei bei der russischen Schwarzen-Meer-Flotte als zweiter fliegender Holländer verschrien, sie sei ein Teufelsschiff. Überall wo das mächtige Schiff bisher gesehen worden wäre, ganz gleich ob von Land aus, oder von russischen Schiffen, hätte man immer zwei riesige Schiffe gesehen. Die russische Flotte wüßte deshalb auch nie, welches von beiden eigentlich die richtige „Goeben" sei, auf welches sie denn das Feuer eröffnen sollte. Ein ganz besonderer, unheimlicher Zauber umgebe den Panzerkreuzer. Er sei wie ein geheimnisvoller, sagenumwobener Meerkönig.

Diese Mär von der zweiten Gestalt der „Goeben" ist den Russen auch die Erklärung für das Unbegreifliche, daß das Schiff bei der Beschießung von Sebastopol trotz des irrsinnigen Abwehrfeuers der Festungswerke und Flotte unbeschädigt davonkam. Das hätte eben, genau so wie spätere Zusammenstöße mit den russischen Seestreitkräften, nicht mit rechten Dingen zugehen können.

Die russische Schwarze-Meer-Flotte hätte deshalb auch den Befehl, falls es ihr einmal gelingen sollte, „Goeben" und „Breslau" zu vernichten, 24 Stunden auf die Stelle weiter zu schießen, auf der die Schiffe gesunken seien, damit sie nicht wieder an die Oberfläche kämen!! —

Selbstverständlich rief dieser Bericht, der auch durch die Vernehmung anderer Gefangener bestätigt wurde, geradezu stürmische Heiterkeit hervor. Er zeigte uns, zu welchen phantastischen Vorstellungen die Furcht vor der „Goeben" und „Breslau" unseren Gegner trieb.

Nun kommt ein Gefreiter an die Reihe. Die Gefangenenvernehmung fängt an, uns Spaß zu machen. — Der arme Kerl zittert am ganzen Körper, als er hereingeführt wird. Allmählich beruhige ich ihn, rede ihm gut zu und biete ihm Kognak und Zigaretten an. Er glaubte wohl, sein letztes Stündchen hätte geschlagen. Er erzählt dann fast dasselbe, wie sein Vorgänger. Nur fügt er noch hinzu, es seien drei Schiffe unterwegs gewesen, und zwar nach dem Bosporus.



Wir hielten die Seeherrschaft im ganzen Schwarzen Meer.

Das eine, die Yacht „Almas", sollte Minen legen, die beiden anderen Dampfer sollten vor der Einfahrt versenkt werden. Auf dem Weg dorthin hätten die beiden mit Steinen beladenen Schiffe aber den Befehl erhalten, nach Songuldak zu gehen und sich dort in der Hafeneinfahrt zu versenken.

Daß die russische Flotte in See war, wußte er; wo sie aber hinfahren und was ihr Auslaufen bezwecken sollte, konnte er nicht sagen. Noch einige Fragen, ein paar Antworten, — und der nächste wird vernommen.

Nacheinander werden so 15 Mann verhört. Als wir ziemlich genau wissen, was wir wissen wollen, wenigstens das, was die Gefangenen selbst wissen, läßt der Flaggleutnant die Vernehmung abbrechen. Wenn wir jetzt noch mehr erfahren wollen, müssen wir uns an die beiden Offiziere wenden.

Kurz entschlossen erklären diese aber, als sie unsere Absicht erkennen, wir sollten uns keine Mühe geben. Ihre Offiziersehre verbiete es ihnen, auch nur ein Wort über militärische Dinge zu verraten. — Wir können diesen Standpunkt ja auch verstehen und stellen weitere Versuche ein. —

Aber auch so haben wir manches Wertvolle erfahren.

Wissen wir doch jetzt, daß seit zwei Wochen russische Unterseeboote im Schwarzen Meer sich jetzt besonders an der Bosporus-Einfahrt herumdrücken. Da heißt es jetzt, höllisch aufpassen auf diesen neuen tückischen Feind. Weiter wissen wir, was wir uns ja schließlich auch denken konnten, daß die Russen mit allem Eifer an der Fertigstellung des Überdreadnoughts „Imperatriza Maria" arbeiten. Sie befürchten, daß die „Goeben" ihrer Schwarzen-Meer-Flotte die Seeherrschaft allmählich ganz und gar streitig macht. Ist die „Imperatriza Maria" erst im Schwarzen Meer, dann ist es auch mit der „Goeben" aus, kalkulieren sie. —

Daß Minen in der Nacht vom 23. zum 24. vor dem Bosporus ge-

legt werden sollten, konnten wir natürlich auch nicht ahnen. Wir sind froh, daß wir jetzt noch rechtzeitig gewarnt sind. —

Rätselhaft war uns, daß die Gefangenen übereinstimmend erzählten, sie hätten uns des Nachts gesehen. Wie war das möglich? — Warum haben wir umgekehrt die russischen Schiffe nicht gesichtet? „Goeben" und „Breslau" fahren doch nachts immer vollkommen abgeblendet. Es wird streng darauf geachtet, daß nicht der geringste Lichtschimmer von Bord zu sehen ist und in der Dunkelheit zum Verräter wird! Und die Nacht war doch so pechschwarz! „Breslau" geriet ja in der Finsternis direkt in die russische Flotte hinein. Warum konnten uns die Russen sehen?

Auf dieses Rätsel haben uns die Gefangenen eine sehr einfache und verblüffende Erklärung gegeben. — Das Wasser im Schwarzen Meer ist sehr stark phosphorhaltig. In der Dunkelheit schäumen dann besonders bei schneller Fahrt die Bugwellen des Schiffes helleuchtend auf und ebenso glimmt die Heckſee phosphoreszierend als leuchtender Streifen in der Finsternis. Das ist des Rätsels Lösung. Die Russen haben uns zwar nicht gesehen, aber sie sahen die verräterischen leuchtenden Streifen, die sich gespenstisch durch die Nacht bewegten. Da wußten sie natürlich, was los war. Das Meeresleuchten war unser Verräter.

Die Russen, die das Schwarze Meer und seine Eigenheiten besser kannten, erzählten uns auch, daß ihre Flotte deswegen in der Nacht immer nur langsame Fahrt macht. So war der Feind natürlich für uns unsichtbar, während wir selbst bei unseren schnellen Fahrten immer eine Art Leuchtfeuer hinter uns herzogen.

*

Am 2. Weihnachtsfeiertag nachmittags nähern wir uns dem Bosporus.

Die ganze Nacht über haben wir Ruhe gehabt, die uns nach den langen wachen Nächten wirklich gut tat. Auch die Atmosphäre, unser

untrügliches Barometer, ist ruhig. Die Russensender sind alle verstummt. —

In Abständen bin ich ab und zu im zweiten Zwischendeck bei den Russen gewesen. Sie sind mit ihrem Schicksal ganz zufrieden. Das Essen schmeckt ihnen. Wenn es geht, werden auch sonst etwaige Wünsche berücksichtigt.

Von der „Goeben"-Mannschaft erhalten die Russen Tabak und Zigaretten. Bei dieser Gelegenheit werden die Gefangenen wie eine Seltenheit angestaunt. Auf allen Gesichtern liegt ein Schmunzeln, nirgends zeigt sich Haß. —

Inzwischen haben wir den Torpedoboots-Flottillen-Chef durch Funkspruch von unserer Ankunft verständigt. Zwei Torpedoboote sollen uns entgegengeschickt werden, die bei der Einfahrt der „Goeben" den Minensuchdienst übernehmen. — Das ist eine notwendige Maßnahme, weil es in dieser Ecke nie recht geheuer ist. Die Russen haben in den Gewässern vor der Bosporus-Einfahrt immer wieder versucht, Minen zu legen. Solange wir uns noch in größerer Tiefe halten, ist es noch nicht so schlimm. Nur wenn wir näher an der Einfahrt dran sind, heißt es mächtig aufpassen. Zur Sicherheit laufen dann immer zwei Torpedoboote mit ausgebrachtem Minensuchgerät vor den einlaufenden Schiffen, um sie glücklich durch den gefährdeten Bereich zu bringen.

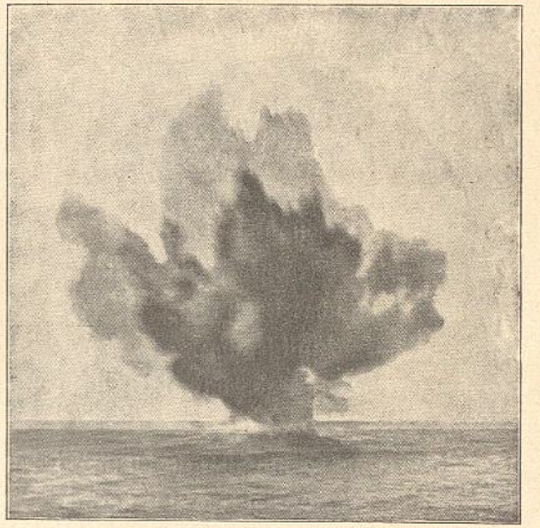
Man möchte doch auch nicht zuguterletzt, wenn man sich draußen tage- und nächtelang mit den Russen herumgeschlagen hat, noch auf eine Mine laufen und, die heimatlichen Gestade vor Augen, in die Luft fliegen. —

So geht es dem Bosporus entgegen. Wir freuen uns, daß wir es wieder mal geschafft haben. Vor uns liegt ein harmlos blinkendes, leicht bewegtes Wasser, das hier etwa 200 bis 300 Meter tief sein mag. Noch 15 bis 18 Seemeilen, und die „Goeben" ist wieder in ihrer stillen Steniabucht.

Jetzt tauchen in der Bosporus-Einfahrt zwei Rauchwolken auf, — unsere beiden Torpedoboote, die schnell näher kommen.

Während wir langsam dahinfahren und ihre Ankunft erwarten, ereignet sich etwas Furchtbares. —

Plötzlich eine gewaltige, fürchterliche Detonation, ein Zittern und Beben durch das ganze Schiff, als wolle es aus den Fugen



Explodierende russische Mine.

gehen. Im gleichen Augenblick werden wir etwas in die Höhe gehoben. —

Bevor wir überhaupt noch Zeit haben, über das Geschehene nachzudenken, kommt auch schon das Kommando durch: „Schotten schließen." — „Alle Mann auf dem Posten bleiben." — Dann ist alles ruhig. —

Wir, in der Funkstation, sehen uns stumm an. —

Was war das? —

Soll uns etwa doch ein U-Boot erwischt haben? Vorhin erfuhren

wir ja von den Gefangenen, daß diese unheimlichen Gesellen seit kurzer Zeit sich vor dem Bosporus aufhalten. Sind wir wirklich torpediert worden? —

Die Ausguckposten an Deck, alles Leute mit scharfem Sehvermögen, die nach allen Seiten spähen, hätten das verräterische Periskop bestimmt entdeckt und im nächsten Augenblick hätten schon die Salven unserer Geschütze gekracht. Es war aber doch kein Schuß zu hören! —

Es liegt wie ein Alpdruck auf uns. — Vier Mann sind wir in der Funkstation. Alles lauscht, was nun kommt. Hinaus können wir ja nicht. — Nach der furchtbaren Detonation wirkt die Stille jetzt doppelt unheimlich. Man hat das dunkle Gefühl, daß noch irgendetwas passieren muß. —

Jetzt merken wir, wie der Fußboden sich seitwärts neigt. — Also doch ein Loch im Bauch! — Jedenfalls eine Mine! Es hat uns noch erwischt, bevor die Minensucher da sind.

Nervenfolternd diese Augenblicke, wo man nichts weiß, nichts hört und sieht und nur die eine Aufgabe hat, auf seinem Posten auszuharren. —

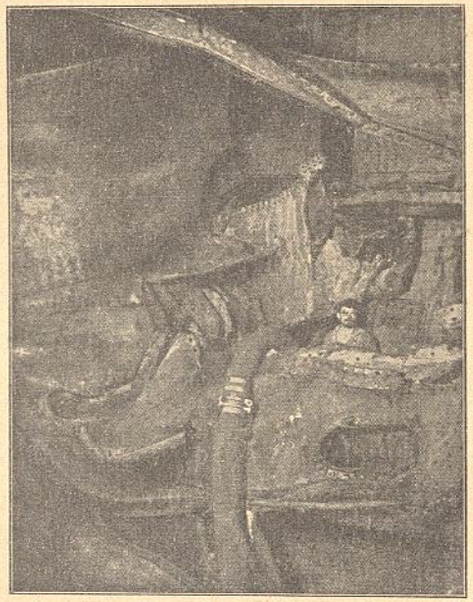
Einer von uns kramt eine Schnur heraus, bindet irgendetwas als Gewicht daran und hält dieses primitive Lot an die Wand. Er will feststellen, wie weit sich das Schiff zur Seite geneigt hat. Aber es läßt sich schlecht etwas damit erkennen. — Der Boden rutscht uns langsam unter den Füßen weg, man kann kaum noch gerade stehen!

Nun ist es aus, denken wir. — Blitzschnell schwirren tausend Gedanken im Kopf herum. Wir im Funkraum sind die letzten, die das Schiff verlassen dürfen. Solange nicht der Befehl des Kommandanten kommt, heißt es, die tobenden Nerven mit eiserner Disziplin bändigen und auf dem anvertrauten Posten bleiben. — In solchen Augenblicken ist es, als ob das ganze Leben wie losgelöst und halb unwirklich schon an der Seele vorübergleitet. — Minuten, die sich qualvoll zu Stunden dehnen. —

Noch brennt bei uns Licht. Plötzlich merkt man das! — Die Maschinen arbeiten also noch. —

Dann wie aus weiter Ferne die Stimme meines Kameraden Martin, die ganz sonderbar klingt: „Sieh mal nach dem Paulsen-Sender!"

Ein Blick dorthin, und ich weiß Bescheid. Die mit Paraffin-Öl gefüllten Glasbehälter, in denen sich Schwingkreisspulen befinden,



Der riesige Minentreffer an Backbord.

stehen zu dem Ölspiegel in einem derartigen Winkel, daß die „Goeben" mindestens 30 Grad Schlagseite nach Backbord haben muß. — Die leblose Materie spricht in diesem Moment eine unheimlich beredte Sprache.

Wie lange wird es noch dauern, geht es mir durch den Kopf. Man kann es nicht fassen, daß dies alles das Ende bedeutet. — So sieht das also aus, wenn es vom Leben hinüber geht in den Tod! —

Rrrrums, — dröhnt es plötzlich wieder durch die Stille. — Die zweite Detonation!

Was ist nun los? — Wieder kommt lakonisch der Befehl: „Alle Mann auf dem Posten bleiben!“ —

Ist es Zufall, daß wir in der Funkstation wie die Schlote qualmen? Eine Pfeife Tabak, eine Zigarette folgt der anderen. Der Rauch sprudelt nur so aus den Lungen. Das beruhigt die Nerven etwas. —

Die Augen hängen wie gebannt an dem Ölspiegel. — Da, was ist das? Der Winkel wird langsam kleiner, die Glasbehälter stehen nicht mehr so schief zu der Flüssigkeit wie vorhin; wir müssen uns allmählich wieder waagrecht legen. — Sonderbar! Wie ist es möglich, daß das Schiff seine normale Lage wieder findet!

Die Erklärung ist auch seltsam genug. Nach der ersten Minendetonation, die an Backbord erfolgte, lief die „Goeben“, während sie immer noch mehr Schlagseite bekam, nach wenigen Minuten noch auf eine zweite Mine, die diesmal an der Steuerbordseite hochging. Für uns weniger laut, als der erste Krach. —

Also noch Glück im Unglück! — Bei der ersten Mine eine Neigung nach Backbord, bei der zweiten ebenso nach Steuerbord. So müssen wir wieder gerade liegen.

Aber ganz so einfach ist es doch nicht. Die brave „Goeben“, mit zwei gewaltigen Löchern im Leib, hat sich todwund tief ins Wasser gelegt.

Es plätschert ganz bedenklich von den eingeholten Torpedoschutznetzen — so tief liegen wir. Nur noch nach Hause kommen, das ist jetzt die größte Sorge.

Inzwischen sind die beiden Torpedoboote schnell näher gekommen. Sie werden wohl die mächtigen aufsteigenden Wassersäulen gesehen haben und ahnen, daß etwas passiert ist. —

Unsere Gefangenen an Bord sind ganz aus dem Häuschen ge-

raten. Sie toben und jammern im Zwischendeck und ballern in ihrer Herzensangst mit den Fäusten an die Türen. Mit vorgehaltenen Gewehren müssen sie in Schach gehalten und allmählich beruhigt werden.

Die beiden Offiziere sind bei der Geschichte aus der Fähnrichskajüte ausgebrochen, haben die ersten besten Schwimmgürtel gegriffen und laufen planlos an Deck herum. Schließlich werden sie wieder eingefangen. — Den Russen ist es doch ganz gewaltig in die Glieder gefahren. —

Unsere Leute haben sich bei der drohenden Katastrophe vorbildlich gehalten. — Nur ganz wenige wurden durch einen Übernervösen an Deck, der bei den Detonationen laut zu schreien anfing und sich auf die Schwimmgürtel stürzte, kopflos gemacht. Mit einer Boje oder einem schnell übergeworfenen Schwimmgürtel liefen sie an Deck herum und erklommen in der augenblicklichen Verwirrung sogar die Masten. —

In derartigen Situationen können ja auch wirklich die Nerven versagen. Dabei hatte sich keiner von ihnen in der Aufregung klargemacht, daß alle Anstrengungen umsonst gewesen wären. Es ist ja Winter, wir haben den 26. Dezember, und das Wasser ist eiskalt. Keiner wäre an Land gekommen, wenn die „Goeben“ tatsächlich gesunken wäre!

Heldenhaft haben sich die Heizer gehalten, die tief drinnen im Körper der „Goeben“ ihren Posten haben und bei den furchtbaren Detonationen wohl mit dem sicheren Ende rechnen mußten. Kaltblütig, im Bewußtsein höchster Pflichterfüllung und Treue, hielten die Wackeren musterhaft vor ihren Kesseln aus. Ja, auf ihre Heizer kann die „Goeben“ stolz sein. — Auch der Leicksicherungsdienst hat, wie sich jetzt herausstellt, ausgezeichnet funktioniert. —

Der ganze bis ins letzte eingespielte Apparat der „Goeben“ hat sich glänzend bewährt. Diese äußersten Augenblicke sind eine Probe

für den Geist, der die Mannschaft beseelt und lassen den komplizierten und doch so wunderbar ineinandergefügten lebendigen Organismus des Schiffes erkennen. —

Zufällig hatten wir auf dieser denkwürdigen Fahrt unseren Feldmarschall, den Freiherrn von der Goltz, an Bord. Sein einziger Wunsch war, auch einmal ein Seegefecht mitzumachen. Nun war seine erste Fahrt auf einem Kriegsschiff ganz anders verlaufen, als er es sich wohl gedacht hatte. — Als die erste Explosion an Backbord

Zufällig hatten wir unseren Feldmarschall,
den Freiherrn von der Goltz-Pascha, an Bord.

erfolgte, war der Marschall im Begriff, vom Achterschiff auf die Brücke zu gehen. An Steuerbord passierte er gerade die Höhe, auf der an der Backbordseite die erste Mine explodierte. Sein Rock wurde durch die aufsteigende Wassersäule und Reste der Sprengladung bespritzt. Die schwarzen Pünktchen von dem Pyroxolin, einem Sprengstoff, den die Russen mit Vorliebe verwenden, ließen sich nicht

mehr aus dem Tuch entfernen. Zur Erinnerung an dieses Erlebnis trug er später den Rock besonders gerne. —

In langsamer Fahrt geht es nun dem Bosporus zu. —

Die beiden Torpedoboote sind inzwischen herangekommen und laufen jetzt vor uns mit ihrem Minensuchgerät. — Ein bißchen früher und alles wäre vielleicht gut gegangen, denken wir. Es hat aber wohl so sein sollen. Ein böses Weihnachtsgeschenk, das uns der Russe zugedacht hat. Wir werden lange daran zurückdenken. —

Noch immer steht alles ganz und gar im Banne des eben Erlebten. Wieder einmal hat uns ein gütiges Geschick vor dem fast sicheren Verderben bewahrt. Allmählich könnte man an einen Glücksstern glauben, der mit der guten, braven „Goeben" ist. —

An Deck ist wieder Ordnung gemacht. Alle Mann auf den Gefechtsstationen. In einem Kesselraum arbeiten die Wasserpumpen wie verrückt. Hier sieht es aber auch schlimm genug aus. Die Steuerbordwand des Kesselraumes ist durch die furchtbare Gewalt der Explosion eingedrückt worden und hat sich an einen Kessel gelegt. Infolge der Beulung haben sich die Eisenplatten der Innenwand etwas voneinander getrennt und bilden eine Spalte, durch die unablässig Wasser hineindringt. Es sprudelt und gurgelt und rauscht in dem Kesselraum. — Die Nieten der Wand, die die Platten noch halten, können jeden Moment dem kolossalen Druck nachgeben und herausbrechen. — Was dann? —

Man darf garnicht daran denken. Aber immer wieder drängt sich die Frage auf: Kommen wir noch glücklich nach Stenia, oder — ist es aus? Es ist eine aufreibende Spanne Zeit. Die kurze Fahrt dünkt uns eine wahre Ewigkeit. —

Jetzt biegen wir in die Wasserstraße ein. — Wie froh sahen wir sonst immer nach den grünen Gestaden der Küste hinüber, wenn wir in den Bosporus einliefen. Jedesmal freuten wir uns, hier ist es so warm und sonnig, während draußen das winterliche Meer

tobt und rauhe Winde wehen. Aber heute haben wir kaum noch einen Blick für den blauen, strahlenden Bosporus, für die anmutigen Uferhänge, die Parks und Schlösser, an denen wir vorübergleiten. —

Sind wir nicht bald da?, fragt sich jeder wohl zum hundertstenmal. Von außen ist dem Schiff nichts anzusehen. Niemand ahnt, daß die stolze „Goeben" sich todwund mit zwei klaffenden Löchern im Leib in ihren Hafen schleppt. Das leise plätschernde Wasser des Bosporus verhüllt mitleidig alles und — dringt in den beschädigten Kesselraum. — Nur ein geübtes Auge kann an den fast auf dem Wasser liegenden eingeholten Torpedoschutznetzen erkennen, wie tief sich die „Goeben" gesenkt hat. —

Jetzt geht es an Therapia vorbei, ein kurzes Stückchen noch und die lauschige Steniabucht liegt vor uns. Langsam, vorsichtig manövriert sich das Schiff hinein und macht an Land fest.

Erleichtert atmet alles auf. Nun sind wir glücklich im Hafen, aber fällt eine Deckluke zu, oder klappt eine Tür etwas stärker, zuckt man sofort zusammen. Zu sehr sind die Nerven durch das, was wir erlebt haben, mitgenommen. Es dauert Wochen, bis sich die Erregung gelegt hat. —

Zunächst werden die Gefangenen von Bord gegeben, die sich inzwischen etwas beruhigt haben. Sie glaubten bestimmt, daß es zu Ende ging und können es noch kaum begreifen, wie sie heil an Land gekommen sind. Die beiden Offiziere geben jetzt zu, von den Minen an der Unglücksstelle gewußt zu haben. — Wir selbst hatten natürlich keine Ahnung davon.

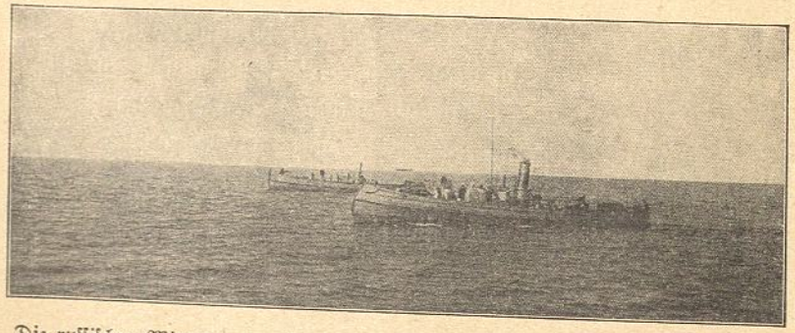
Wir wußten wohl, daß vor der Bosporus-Einfahrt Minen lagen, daß sie aber in derartiger Tiefe verankert werden konnten, war uns neu. Wir haben das erst am eigenen Leib erfahren müssen und deshalb war ja auch die Überraschung so groß. — Später wurden dann allerdings von den Minensuchern noch mehr der unheimlichen Biester

herausgefischt, die in einer Tiefe von fast 200 Meter verankert waren. — Eine unglaubliche Leistung!

Das Minenlegen hatten die Russen unangenehm gut raus. Wahrscheinlich haben sie während des russisch-japanischen Krieges in den tiefen ostasiatischen Gewässern genügend Erfahrungen gesammelt und verstehen sich deshalb so gut auf diese Kunst. —

Sämtliche türkischen Häfen an der Schwarzen-Meer-Küste waren mit Russenminen versperrt. Vor Songuldak, Sinope, Samsun und Trapezunt hatte der Russe ständig Minen gelegt. Er bedachte uns sehr reichlich damit. Die Begleitung der Truppentransportschiffe und Kohlendampfer war deshalb auch keine reine Freude. Wir waren jedesmal froh, wenn der Transport glücklich durch die gefährlichen Hafeneinfahrten kam und nicht in die Luft flog. —

Ein Gutes hatte diese Minenseuche aber doch. Für die erfolgreiche Meerengenverteidigung waren Minensperren vor der Bosporuseinfahrt und in den Dardanellen unerläßlich. Das in der Türkei vorhandene Minenmaterial reichte nicht aus. Diesem Mangel wurde dadurch abgeholfen, daß die russischen Minen vor den Einfahrten der türkischen Schwarzen-Meer-Häfen durch besonders ausgebildete Mannschaften geräumt, entschärft und in Segelbooten nach Konstantinopel gebracht wurden. Dicht unter Land fuhren diese Boote den



Die russischen Minen werden durch besonders ausgebildete Mannschaften geräumt.

langen Weg nach dem Bosporus, die Ladung zumeist mit Schaffellen und Obst verdeckt. In Konstantinopel wurden dann die Minen wieder zusammengesetzt, kriegsbereit gemacht und in den eigenen Minensperren ausgelegt. —

Nachdem die Gefangenen von Bord sind, heißt es, divisionsweise antreten. Es soll festgestellt werden, ob die Explosionen etwa Menschenopfer gefordert haben. — Bei der Musterung fehlen zwei Mann von der Proviantausgabe. Sie müssen sich gerade zu der Zeit, als das Unglück geschah, in dem Proviantraum an der Steuerbordseite aufgehalten haben. Dabei hat sie die Explosion überrascht. — Zwei brave Kameraden sind nicht mehr. —

Schritt für Schritt werden dann im Schiffsinnern die Wände und Räume abgeklopft, um am Klang festzustellen, was alles vollgelaufen ist. Ein einfaches und sicheres Mittel. Klingt es hell, schallt es, dann ist der dahinterliegende Raum leer. Klingt es dumpf, kommt kein Schall zurück, dann ist der Raum voll Wasser.

Am andern Morgen geht auch ein Taucher hinunter, um die Beschädigungen genau festzustellen. Was er sieht, ist schlimm genug. Zwei riesige Löcher klaffen im Schiffsrumpf. Das an Backbord ist fast acht mal fünf Meter, das an Steuerbord ziemlich zehn mal vier Meter groß. — In jedes können bequem zwei vollgeladene Heuwagen nebeneinander reinfahren! —

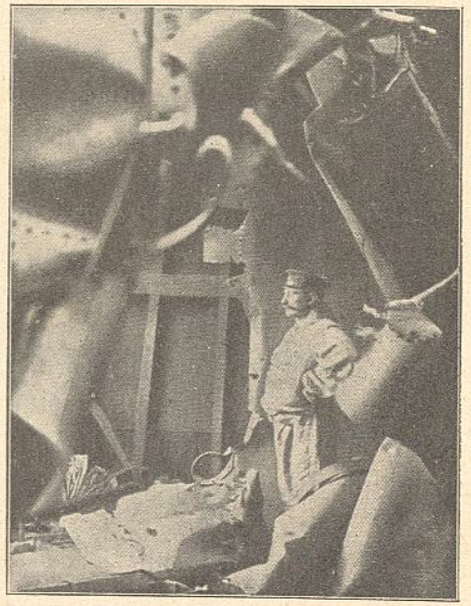
So sind wir von unserer Weihnachtsfahrt zurückgekommen. —

Daß die Festtage einen derartigen Verlauf nehmen würden, hat wohl niemand von uns geahnt. Wir haben aber auch kaum gemerkt, daß inzwischen Weihnachten war. Vielleicht war es auch so besser, daß man garnicht zur Besinnung kam und nicht dummen Gedanken nachging und das Heimweh in sich spürte. —

*

Auf der Jagd nach den Geheim-Funkstationen.

Das Mißgeschick, das die „Goeben" betroffen hat, bildet noch in der ganzen nächsten Zeit, da wir in der stillen Steniabucht liegen, das Hauptthema jeder Unterhaltung. Es will uns nicht recht in den Kopf, daß unser schönes Schiff so hart mitgenommen ist.



Auch an Steuerbord klafft ein riesiges Loch im Schiffsrumpf.

Je eher, je lieber möchten wir dem Russen für diesen bösen Streich heimleuchten. Aber zunächst werden wir uns wohl oder übel etwas gedulden müssen. Um gegen den Feind zu brausen, muß die „Goeben" erst wieder gefechtsklar werden und ihre alte Kampffähigkeit zurückgewinnen.

Das ist jetzt die Hauptsache. —

Durch die Beschädigungen haben wir natürlich unsere Schnelligkeit

eingebüßt. Zudem befinden sich die beiden Löcher, die die Minen in den Schiffskörper gerissen haben, unterhalb der beiden Seitentürme unserer schweren Artillerie. An einen Gebrauch der Turmgeschütze ist unter diesen Umständen kaum zu denken. Derartige Erschütterungen würde der schadhafte Schiffskörper wohl nicht aushalten. Die mittlere Artillerie ist allerdings nicht in Mitleidenschaft gezogen und kann ohne Gefahr weiter benutzt werden. Das ist aber ein schlechter Trost. —

Große Kopfschmerzen verursacht vor allem die Reparaturfrage, die doch schnellstens irgendwie gelöst werden muß. Wie wir unsere Wunden heilen sollen, wissen wir zunächst selbst nicht.

Ja, wenn wir zu Hause liegen würden, wäre der Fall sehr einfach. Die „Goeben" käme ins Dock, die Löcher würden geflickt und wir wären aller Sorgen ledig. —

Aber wir sind ja in der Türkei. Ein Trocken- oder Schwimmdock, das für die Größe unseres Schiffes ausreichen würde, gibt es hier überhaupt nicht. Da ist guter Rat teuer. Die Ingenieure überlegen hin und her, wie dem Problem beizukommen ist, schließlich verfallen sie auf einen ebenso genialen wie verblüffenden Gedanken. Kommt der Berg nicht zu Mohammed, dann muß eben Mohammed zum Berg kommen, denken sie, holen die Schiffspläne hervor, auf denen der Körper der „Goeben" genau verzeichnet ist, und fangen an zu rechnen und zu messen.

Ist kein Dock da, dann muß man eben der „Goeben" so zu Leibe, wie sie im stillen Wasser der Stenia-Bucht liegt. Das ist zwar mühsam und ungewöhnlich, aber doch der einzige Ausweg, um unser Schiff wieder voll gefechtsklar zu bekommen. Und der Soldat soll sich doch immer zu helfen wissen. —

Die Vorrichtung, die ersonnen wurde, um an die schadhafte Schiffswand heranzukommen und die Reparaturen auszuführen, ist an sich sehr einfach. Einen besonderen Namen gibt es für dieses Patent noch

nicht. Er muß erst erfunden werden. Wir sagen einfach „Kästen". — Das sind große, nach dem Umfang der Minenlöcher bemessene, geschlossene Hohlräume, die etwa die Form eines hochkant stehenden Koffers haben. Der Plan ist nun, diese Kästen parallel zur Schiffswand zu Wasser zu bringen. Sie müssen deshalb voll Wasser gelassen werden, damit sie sich senken. Auf der der Schiffswand zugekehrten Seite ist der Boden des Kastens verlängert und schiebt sich so an den Kiel des Schiffes. Ebenso sind die beiden Seitenwände des Kastens verlängert, und zwar so, daß sie in ihrer Form sich genau der Wölbung der Schiffswand anpassen und, wenn die Kästen an die beschädigten Stellen herangezogen werden, sich fest an die Bordwand anschmiegen. Zusammen mit dem sie verbindenden Boden und der Rückwand des geschlossenen Kastens bilden sie dann ebenfalls einen Hohlraum, der oben offen ist und dessen noch fehlende Seite die Schiffswand bildet.

Zwei derartige Kästen brauchen wir, um die beiden Minenlöcher zu flicken. Sie müssen so groß sein, daß sie die schadhaften Stellen umschließen. Dann sollen sie vollgepumpt, zu Wasser gelassen und an die Beschädigungen fest herangezogen werden. Sitzt der Kasten gut an der Schiffswand dran, muß zuerst das Wasser aus dem geschlossenen Raum, dem „Koffer", gepumpt werden. Ebenso wird das Wasser zwischen der Schiffswand und den ihr angepaßten verlängerten Kastenwänden gepumpt. Es entsteht der gewünschte leere, trockene und oben offene Raum, in den ja, weil die Kästen infolge des von außen drückenden Wassers fest an die Schiffswand gepreßt werden, kein Wasser gelangt. Wenn trotzdem noch etwas durchsickert, müssen Taucher diese Stellen mit Hanf und ähnlichem Zeug abdichten.

Das Wasser in der geschützten Steniabucht ist zwar still und ruhig. Zur Sicherheit wird der Kasten aber noch mit Ketten festgehalten, um jede Verschiebung zu vermeiden. — Durch den Zugang von oben sollen Leitern in den leeren Kasten gestellt werden. So können die

Leute hinunter und an die Beschädigungen heran. Das nötige Material wird auf demselben Weg heruntergeschafft. Licht und Luft dringt auch von oben herein. Die „Goeben" kann bei diesem Verfahren ruhig in der Steniabucht liegen bleiben. —

Wir sind alle froh über diesen rettenden Ausweg. Schmerzlich ist nur, daß die Herstellung der beiden Riesenkästen auch ihre Zeit dauern wird. In der Türkei ist das nötige Material schwerlich zu bekommen und muß erst aus der Heimat beschafft werden. Es wurden aus Deutschland besondere Leute angefordert, die gleich das erforderliche Material mitbringen sollten.

Außerdem wird bei dieser Gelegenheit die Auswechslung der noch vorhandenen schlechten und schadhaften Kesselrohre vorgenommen. Die Kesselanlage, die stählernen Lungen des Schiffes, die schon soviel ausgehalten haben, muß vollkommen in Ordnung sein, wenn die Kriegsfahrten wieder beginnen und die „Goeben" Tag und Nacht draußen sein muß. Von ihrer alten Schnelligkeit darf sie auch nicht das Geringste verlieren. Mehr als einmal schon haben wir erfahren, was es bedeutet, mit einer Bombenfahrt abbrausen zu können. —

Mit Hochdruck wird unterdes an der Herstellung der Kästen gearbeitet, wird gebohrt, genietet und gehämmert. Tag und Nacht ohne Unterbrechung klingt der Lärm durch die sonst so stille Steniabucht und doch dauert es über zwei Monate, bis die Riesendinger fertig sind.

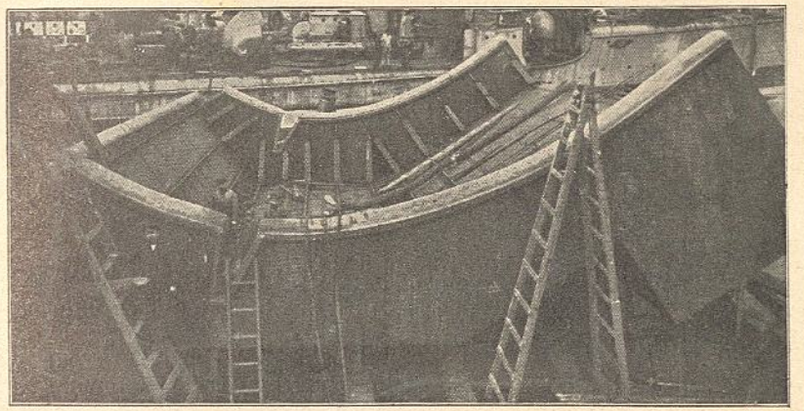
*

Inzwischen wird uns allen hinlänglich klar, daß wir nun eine längere Liegezeit durchmachen müssen. Zwangsläufig sind wir jetzt für die Dauer der Reparaturen zu einer Atempause verurteilt. Die russische Flotte wird fürs erste vor der „Goeben" sicher sein. Bis dann der Tag da ist, wo es wieder heißt „Ran an den Feind" und wir wieder in alter Frische aufs Schwarze Meer hinausfahren können. —

Aber auch so wird die Zeit ausgenutzt. Es sind keine eigentlichen

Ruhetage, die mit Nichtstun totgeschlagen werden. Der Ausbildungs- und Gefechtsdienst hat begonnen, es wird exerziert und sonstiger Borddienst gemacht.

Auch wir Funker haben unsere Beschäftigung. Neben den gewöhnlichen F.T.-Übungen beginnt eine neue und interessante Tätigkeit. Wir führen einen besonderen Krieg gegen die zahlreichen geheimen Funkstationen in Konstantinopel, die uns das Leben durch ihre Tätigkeit schwer machen und überdies sehr gefährlich werden.



Mit Hochdruck wird an der Herstellung der Kästen gearbeitet.

Schon gleich nach Beginn des Krieges hat sich ein äußerst unliebsamer fremder Funkverkehr in Konstantinopel bemerkbar gemacht, der unseren eigenen Verkehr sehr oft empfindlich störte. Es funken natürlich auch andere Schiffe der türkischen Flotte, aber die konnten die geheimnisvollen Störenfriede nicht sein. Sie hatten ihre festgesetzten Übungszeiten, an die sie sich halten mußten. Ihr sonstiger Funkverkehr war sehr beschränkt und nur erlaubt, wenn es unbedingt erforderlich war. Die fremde Funkerei rührte fast durchweg von kleinen Marconi-Stationen her, die durch ihren schnurrenden Ton sich selbst und das System ihrer Anlage verrieten. Auf diese gefährli-

chen Kunden hieß es immer ganz besonders achtgeben. Jetzt haben wir eine willkommene Gelegenheit, uns die Herrschaften mal näher anzusehen und ihnen ihr geschwätziges Handwerk zu legen. —

Wir wissen ja, daß schon im November durch einen Zufall in der französischen Schule St. Benoit sowie in der englischen Botschaft Apparate für drahtlose Telegraphie gefunden worden sind.

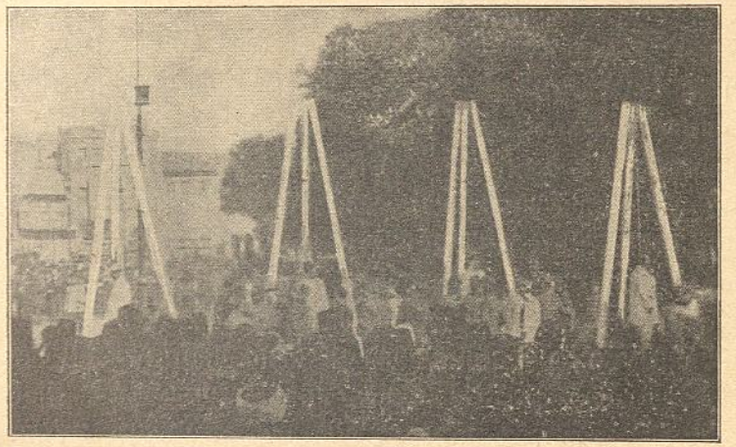
Eines schönen Tages gehen wir los, mit tragbaren Antennen ausgerüstet, und fangen an, nach den Sendern zu suchen. Zwei Mann tragen je eine Stange, zwischen denen ein Draht gezogen ist, — unsere Antenne. Der dritte mit dem Empfangsapparat bewaffnet, hört inzwischen die Atmosphäre ab und lauscht auf die verräterischen Schnurrtöne. Immer der Lautstärke nach wird dann losmarschiert. Nimmt sie zu, haben wir richtigen „Kurs", werden die Töne leiser, heißt es umkehren und in anderer Richtung weitersuchen. Man muß sehr sorgsam dabei vorgehen.

Allmählich gelingt es uns auch, einen Teil dieser Geheimstationen ausfindig zu machen und auszuheben. An allen möglichen und unmöglichen Stellen fassen wir sie, ja, selbst in Kirchen finden wir sie, wo sie oben in den Kirchtürmen ihr Unwesen treiben und machen sie unschädlich. Wir sind jedesmal froh, wenn wir einen der unheimlichen Gesellen erwischt haben. Die Freude ist groß über jeden neuen Fang. —

In das ausgedehnte Spionagenetz, mit dem die Türkei umgarnt ist, reißt unsere Jagd empfindliche Löcher. Es tut aber auch wirklich not. Spionage ist unser größter und gefährlichster Feind, schlimmer bald als die russische Flotte, denn es ist ein im verborgenen kämpfender Gegner, der mit jeder nur erdenklichen List und Tücke zu Werke geht und uns in den Rücken fällt. Auf jede nur mögliche Art wird in Konstantinopel, der Stadt der gemischten Völker, Spionage betrieben. Besonders bei den Griechen und Armeniern, unversöhnlichen Feinden des Türken, blüht diese Tätigkeit. Es ist ein regelrechter,

schwungvoller Handel, den diese Söldlinge der Entente in Szene gesetzt haben.

Verständlich ist's angesichts dieses Treibens auch, daß die Türkei gegen Spione erbarmungslos vorgeht. Radikal wurde durchgegriffen. Eines Tages werden in Konstantinopel auf dem Taximplatz mehrere Galgen errichtet und Spione daran aufgeknüpft. Drei Tage lang baumeln die Leichen dort inmitten des Großstadtverkehrs als warnendes Zeichen. — Leider gelingt es uns trotz aller Bemühungen



Gehenkte Spione in Konstantinopel.

nicht, sämtliche Geheimstationen aufzustöbern. So ist es auch nicht zu vermeiden, daß der Russe im allgemeinen über unser Ein- und Auslaufen prompt unterrichtet wird. Ein Gutes haben unsere Streifzüge aber auch hier bewirkt. Als nämlich bekannt wird, daß wir eine Reihe Stationen ausgehoben haben, werden die drei oder vier, die nicht zu fassen waren, sehr kleinlaut und verkehren nur noch ganz kurz. Die Sache wird ihnen wohl doch zu gefährlich. Sie fühlten sich jedenfalls beobachtet.

Seltsamerweise leisten uns diese hartnäckigen Widersacher aber mitunter unfreiwillig gute Dienste.

Es war am 27. Januar.

„Breslau" und der türkische Kreuzer „Hamidie" waren auf einem Streifzug draußen und befanden sich im nordöstlichen Schwarzen Meer, als sie plötzlich am Vormittag auf die russische Flotte stießen. Selbstverständlich wollen sich die Russen die günstige Gelegenheit zu einer billigen und erfolgversprechenden Jagd nicht entgehen lassen. Die schnellen russischen Kreuzer „Kagul" und „Pamjat Merkurja" drehen sofort mächtig auf und legen sich hinter unsere beiden Kreuzer.

Ein wilder Wettlauf beginnt. — Die Russen wissen ganz genau, was sie wollen. Die Verfolgung gilt nicht etwa der „Breslau". Zu oft hatte sie ihnen ja schon ein Schnippchen geschlagen und war dem ganzen Geschwader weggelaufen. O nein, die „Breslau" können sie nicht erwischen, die ist ihnen zu flink. Sie haben ein besseres Wild aufs Korn genommen, — die arme „Hamidie". Mit unangenehmer Ausdauer jagen die beiden feindlichen Kreuzer hinter ihr her. Sie wissen nur zu gut, daß „Hamidie" keine 28 Seemeilen läuft. Können wir die „Breslau" nicht bekommen, dann holen wir die „Hamidie" um so sicherer ein, denken sie, und gehen mit äußerster Kraft voraus.

Für den türkischen Kreuzer heißt es jetzt laufen, was er laufen kann. Vergeblich versucht „Breslau", die russischen Kreuzer auf sich zu ziehen und dem bedrängten Kameraden damit Zeit zum Vorsprung zu geben. Der Verfolger läßt sich von seinem Entschluß nicht abbringen. So muß die „Breslau" untätig dem ungleichen Wettkampf zusehen, über dessen schließlichen Ausgang kein Zweifel besteht. —

Aber auch wir in der Funkstation der „Goeben" sind Zeugen dieses furchtbaren Rennens und werden so von der dramatischen Spannung ergriffen, als ob wir selbst in dieses gefährliche Abenteuer geraten sind. Räumlich weit getrennt sind wir doch unsichtbar mit dem aufregenden Geschehen da draußen im Schwarzen Meer verbunden und fühlen und erleben jede einzelne Phase dieses Ringens um Leben und Tod. —

Da kommt ein Funkspruch der „Breslau", sie meldet das Mißlingen ihres Versuches, die Russen auf sich zu ziehen. Eine kurze Zeitspanne vergeht, — wir lauschen angestrengt, da ruft wieder „Hamidie" und teilt uns ihre hoffnungslose Lage mit. Das wilde Rennen ist in vollem Gange. Auf dem kleinen türkischen Kreuzer wird alles getan, um der Vernichtung zu entgehen. In den Bunkern und Heizräumen arbeiten die Leute, was sie nur hergeben können. — Es ist vergeblich, das unerbittliche Schicksal läßt sich nicht mehr abwenden. Nach zweistündiger wilder Jagd kommen die Verfolger langsam aber mit tödlicher Sicherheit auf. In schweigender Erregung sieht die Besatzung der „Hamidie" die beiden herannahenden russischen Kreuzer. —

Erschütternd ist es, wenn die Todgeweihten uns die Vollendung ihres eigenen Unterganges melden. Die kurzen, knappen Worte der Funksprüche bergen in sich ganze Welten von Not und Bitterkeit, von Ingrimm und Ohnmacht. Es muß furchtbar sein, so sein eigenes Ende mit anzusehen und kaltblütig zu registrieren. — Helden des Opfers und der Pflichterfüllung bis zum letzten Atemzug. —

Die „Breslau"-Leute ballen die Fäuste. Sie müssen dem schrecklichen Schauspiel zusehen, müssen es erleben, wie der treue Kamerad, der mit ihnen so manchesmal verwegene Streifzüge unternahm, so manchesmal Transportschiffe und Kohlendampfer glücklich durchbrachte, jetzt von dieser Übermacht ohne Erbarmen in Grund und Boden geschossen wird. „Breslau" kann ja nicht helfen, so gerne sie auch möchte. Es ist aussichtslos, ihre Geschütze tragen nicht weit genug. Zu ungleich wäre der Kampf. Sie bleibt dazu verurteilt, das Werk der Vernichtung mit anzusehen. —

Wie, um alles in der Welt, kann nur der armen „Hamidie" geholfen werden? Halb verzweifelt sind sie auf der „Breslau" darüber, aber es gibt keine Rettung mehr. Zähneknirschend machen sie sich auf alles gefaßt. —

Unsäglich quälend dehnt sich die Tragödie in die Länge.

Besser ist es dann schon, wenn das Ende schnell kommt. Aber so wird alles auf die Folter gespannt. Stunden scheinen ganze Ewigkeiten. —

Mittag ist vorüber und immer noch tobt die wilde Jagd mit südwestlichem Kurs weiter durchs Schwarze Meer. Der Abstand zwischen „Hamidie" und den Verfolgern wird immer geringer. Mächtig legen sich die russischen Kreuzer ins Zeug. Sie wittern die nahe Beute und brausen, dicke Rauchwolken aus den Schloten stoßend, hinter ihrem Opfer her. Immer näher kommen sie der „Hamidie". Gleich müssen sie auf Schußweite dran sein. Jetzt, — jeden Augenblick muß der Russe mit der Schießerei beginnen. Dann wird es schnell aus sein. —

Aber nein, — noch nicht; er ist wohl doch noch zu weit ab. Eine kurze Gnadenfrist ist der „Hamidie" noch gegeben. — Schrecklich! —

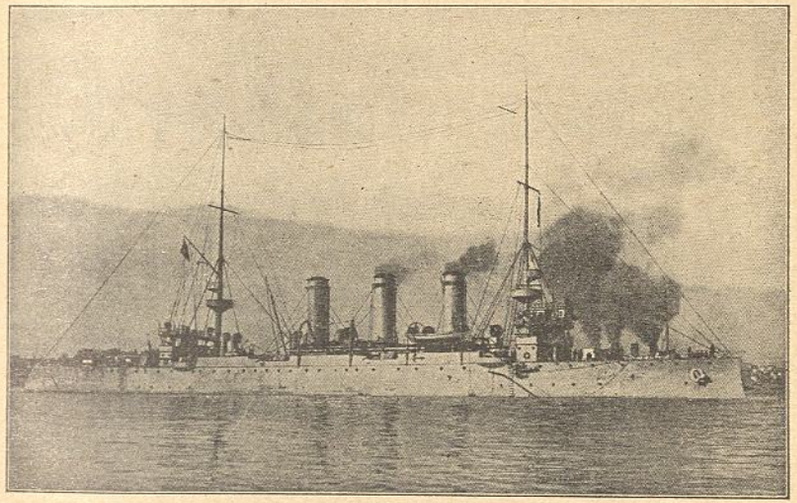
Schwer ist es uns in der Funkstation der „Goeben" ums Herz. Erschütternd die Tragödie, die wir mit anhören müssen. Die Nerven sind zum Zerreißen gespannt. —

So ist der Krieg, — er kennt nicht den Kampf mit gleichen Waffen, mit gleichen Kräften. Die Überlegenheit siegt immer. Sie mag brutale Kraft sein oder Schlauheit, es bleibt doch Überlegenheit, die entscheidet. —

Da, — was ist das? Jäh zerreißt ein Befehl auf der „Goeben" die furchtbare Spannung: „Dampf auf in allen Kesseln!"

Wie eine Erlösung klingt es in diesem Moment. Gott sei Dank, nun aber raus und ran an den Feind! Wenn es auch mit den beiden Löchern im Leib hinausgeht, jetzt gibt es kein langes Besinnen mehr. Unserem Admiral ist die Treibjagd der russischen Kreuzer denn doch zu bunt geworden. „Goeben" ist zwar selbst todwund, aber der armen „Hamidie" geht es noch schlechter in ihrer Not. Die wackeren Kameraden sollen um jeden Preis gerettet werden. —

Schwer wälzen sich wieder schwarze Rauchwolken aus den mächtigen Schornsteinen der „Goeben". Das heißt schon etwas, wenn plötzlich der Befehl kommt, Dampf in allen Kesseln. Während wir hier in der Steniabucht stilliegen, werden nur zwei Kessel in Betrieb gehalten, die Beleuchtung, Heizung, Wasserdruck usw. liefern. Fieberhaft wird nun in den Heizräumen gearbeitet. Mit künstlicher Zugluft wird die Feuerung in allen 24 Kesseln entfacht. Binnen einer halben Stunde ist das Schiff fahrtbereit und fertig zum Auslaufen.



Die arme „Hamidie" war gerettet!

Da ruft uns die „Breslau" wieder — Dringend, dringend!

Mein Gott, ist es etwa schon passiert? — Kommt jetzt der traurige Schlußakt der Tragödie?

Aber nein! „Breslau" meldet, die Russen haben plötzlich abgedreht und kehrtgemacht. Dicht vor dem Ziel gaben sie die Verfolgung auf. — Alles haben wir erwartet, nur nicht diese Überraschung. Jetzt brauchen wir mit unseren Wunden garnicht erst auszulaufen. —

Wie ist das nur möglich? Warum kehren die russischen Kreuzer

auf einmal um, wo ihnen der Erfolg ihrer langen Jagd doch so nahe ist? —

Es ist direkt unverständlich, dieses Verhalten, und wird erst erklärlich durch die Funkerei der Geheimstationen. Als es nämlich in dicken Wolken aus den Schloten der „Goeben" quoll, wurde dieses Ereignis von irgendeinem verborgenen Sender verraten.

Augenblicklich blieben die Verfolger zurück. Die Sache wurde ihnen nun doch zu gefährlich. Bis sie die „Hamidie" eingeholt und vielleicht auch schon vernichtet hätten, konnte die „Goeben" schon weit draußen und damit auch ihr Schicksal besiegelt sein. „Breslau" als Fühlungshalter, hätten wir die beiden Kreuzer schnell erwischt und blutige Rache für die arme „Hamidie" genommen.

So mußten die Russen enttäuscht abziehen. Von ihrem eigenen Gros waren sie bei der Verfolgung zu weit ab geraten, als daß es rechtzeitig in den Kampf hätte eingreifen können. Die russischen Linienschiffe hatten ja der wilden Jagd nicht folgen können, die mit 23 Seemeilen dahingebraust war.

An ein Entrinnen vor der herannahenden „Goeben" war also nicht zu denken. Weder Sebastopol noch das eigene Gros kamen als rechtzeitige Zuflucht noch in Betracht.

Sicherlich haben die Russen weidlich geschimpft und gewettert, als sie nun ihre Beute im Stich lassen mußten, um das Weite zu suchen. Die lange Jagd war vergeblich. — Aber aus den Schloten der „Goeben" qualmte es so stark, sicherlich wollte sie der bedrängten „Hamidie" zu Hilfe eilen, da gab's keine andere Möglichkeit mehr, als sich selbst in Sicherheit zu bringen. —

Der Übereifer der Geheimsender hat so alles noch zum Guten gewendet. „Hamidie" war gerettet. —

Die Aufgabe der Verfolgung war, das wurde uns schnell klar, kein Zufall, sondern vielmehr das Ergebnis der gutorganisierten Spionage in Konstantinopel, durch die der Russe schnell unterrichtet

wurde. Außerdem vernahmen wir, als die „Goeben" Dampf aufgemacht hatte, regen Funkverkehr zwischen dem Russengeschwader und Kagul, der sicherlich dahin ging, die beiden Kreuzer von der weiteren Verfolgung zurückzuhalten.

Unfreiwillig hat uns die Spionage geholfen. —

Wir jubeln direkt auf in der Funkstation über diese unerwartete Wendung. Unsere Kameraden, unsere „Hamidie", sind vor dem Schlimmsten bewahrt geblieben. Wir können es noch kaum fassen, so überraschend hat sich alles abgespielt. Die Freude hat uns übermannt. —

Eine halbe Stunde, nachdem die Russen abgedreht haben, ist vergangen, da ruft „Hamidie" wieder mit „Dringend, dringend".

Alles ist gespannt, schnell wird das Telegramm entziffert. Der Inhalt läßt uns aber schier das Blut in den Adern erstarren. „Hamidie" hat, knapp eine halbe Stunde nach Aufgabe der Verfolgung Maschinendefekt! —

Sprachlos sehen wir uns gegenseitig an. Das durfte allerdings nicht kommen. Nun glauben wir schon, alles wäre überstanden und dann muß sich gerade jetzt dieser blödsinnige Maschinenschaden einstellen. Wir können uns die Aufregung auf der „Hamidie" vorstellen. Die Maschinen haben sicherlich die kolossale Beanspruchung bei der Jagd nicht aushalten können. Hoffentlich ist alles bald wieder klar. Wenn der Russe nur nicht die Geschichte merkt und etwa nochmal kehrtmacht. — Dann ist es tatsächlich aus. —

Wieder warten wir in größter Sorge auf weitere Nachricht. — Endlich, endlich, zwei lange Stunden sind schon so vergangen, da ruft „Hamidie" wieder. Gott sei Dank, sie hat noch Glück gehabt und meldet „Maschinen klar". Der Russe hat sich nicht sehen lassen. —

Nun aber auf dem schnellsten Weg zurück in den sicheren Hafen! Am späten Nachmittag läuft sie dann auch wohlbehalten zusammen mit der „Breslau" in Konstantinopel ein. Aus den Gesichtern und

Mienen der Kameraden ist noch deutlich die ganze Aufregung der denkwürdigen Fahrt zu lesen. — Wenn jemand eine Reise tut, dann kann er was erzählen, — unser Kollege von der „Hamidie", F.T.-Gast R., berichtet uns dann auch noch eingehend, wie sich alles abgespielt hat. Er beginnt mit den Worten: „Das Rennen in den Tod!" — Es muß auch wirklich schlimm gewesen sein. Als die „Hamidie" vergeblich dem hartnäckigen Verfolger zu entrinnen versuchte und die Lage immer aussichtsloser und verzweifelter wurde, flehten die Türken an Bord in ihrer Not zu Allah, er möge doch ihr geliebtes Schiff vor dem Untergang bewahren — und Allah hatte sie erhört. —

Unruhige Hafentage.

Nach dem aufregenden Erlebnis mit der „Hamidie" wird es wieder ruhiger in der stillen Stenia-Bucht. Bevor nicht die Kästen fertig sind und die „Goeben" wieder gefechtsklar ist, kommen kriegerische Unternehmungen für uns kaum in Betracht. Mit den schweren Wunden im Schiffskörper ist an ein regelmäßiges Auslaufen, an tage- und nächtelange Seefahrten im Schwarzen Meer, schwerlich zu denken. —

Wir müssen uns darin fügen, daß dem weiteren Tatendrang vorläufig ein Riegel vorgeschoben ist und vertreiben uns die Freizeit mit allen möglichen Dingen.

Vor allem wird jetzt der schon lange geplante Gedanke der Gründung einer Mannschaftskapelle ganz ernsthaft in Angriff genommen. Wo das rauhe Kriegshandwerk ruhen muß, ist die beste Zeit dafür. Dieser und jener an Bord hatte ja schon immer in stillen Stunden etwas musiziert. So ist die Kapelle bald fertig, die fehlenden Instrumente werden beschafft, jeder sucht dazu seine letzten Pfennige zusammen und dann wird geübt. Während die anderen Kameraden leichten Divisionsdienst machen, dürfen wir Musiker unseren

Kunstgenüssen frönen. In einer Schiffslast, dicht neben der eingerissenen Wand auf der Steuerbordseite, bleiben wir zunächst unter uns und vermeiden es aus verständlichen Gründen, allzusehr vor der Öffentlichkeit zu erscheinen. Aber bald kommt der Tag, wo zur allgemeinen Begeisterung in den Mannschaftsräumen die erste Unterhaltungsmusik steigt.

Auch ich wurde Mitglied unserer Mannschaftskapelle!

Der durchschlagende Erfolg gibt auch anderen Talenten, die bisher im Verborgenen blühten, Mut. Manche Überraschung gibt es da. Unter einer tausendköpfigen Schiffsbesatzung sind schon allerlei Berufe anzutreffen. Biedere Matrosen entpuppen sich als Clowns, als Komiker, ja sogar ein Seiltänzer, ein Kunstschütze und ein Schlangenmensch schließen sich uns an.

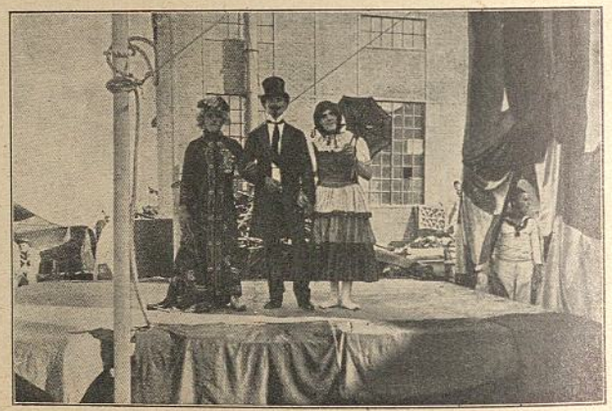
Größere Aufgaben werden jetzt aufs Korn genommen, ein kleines Theaterstück und regelrechte Kabarett-Attraktionen sind vorgesehen.

An einem schönen Sonntagnachmittag findet dann auch die erste Vorstellung statt. Die Bühne ist an Land auf einem großen Platz

vor der „Goeben" aufgebaut. Unser Schiff wird sich sicher über das Leben und den Trubel in der Steniabucht gewundert haben. —

Viele Landsleute aus Konstantinopel sind zu dem großen Ereignis eingeladen. Unser Verkehrsboot muß mehrmals nach Konstantinopel fahren, um die Gäste abzuholen. Zum Teil fahren sie auch mit der Straßenbahn nach Bebek und laufen dann noch dreiviertel Stunde zu Fuß nach Stenia.

Natürlich sind auch das gesamte Offizierskorps und die Mannschaften der „Goeben" und „Breslau" als erwartungsvolle Zuschauer erschienen, ebenso zahlreiche türkische Marineoffiziere.



Auf der primitiven Bühne beginnt ein lustiges Stück.

Eine vergnügte, frohe Stimmung herrscht überall, als auf der Bühne das lustige Stück beginnt. Da gibt es viel zu lachen, besonders wenn die blauen Jungens unnachahmlich graziös in Damenkleidung auftreten. Die lieben deutschen Mädels, die uns die Röcke, Damenblusen, Schuhe, Hüte, ja selbst einen „Wilhelm" geliehen hatten, sind an diesem Tag selbstverständlich unsere Ehrengäste.

Sämtliche Zuschauer haben einen Heidenspaß, die deutschen Damen und Herren finden es wundervoll bei uns und treten befriedigt

den Heimweg an. Sie hatten gar keine Ahnung, was wir alles können. —

Ein paar lustige Stunden sind vorüber. — Langsam senkt sich die Dunkelheit wieder über die wundervoll geschützte Steniabucht, auf deren leise atmender Wasserfläche still und ernst unsere „Goeben" liegt.

•

So friedlich kann es natürlich nicht immer zugehen. — Im Gegenteil, der wachsende, ständig anschwellende Kriegslärm im Nahen Orient dringt mehr und mehr in unser lauschiges Hafenplätzchen. Um uns herum bereiten sich schwerwiegende Dinge von weittragender Bedeutung vor. Während der Ruhetage, da wir nicht mit unseren eigenen Unternehmungen vollauf beschäftigt sind, empfinden wir das doppelt deutlich. —

Mehrmals schon seit Beginn des Krieges hatten die Engländer mit der Beschießung der Außenwerke der Dardanellen begonnen. Als die Kanonen zum erstenmal auf die alten Osmanenfesten Sedil-Bahr und Kum-Kale gerichtet wurden, war es noch nicht so schlimm. In der Folgezeit nahmen die Vorstöße feindlicher Streitkräfte aber immer ernsteren Charakter an. Mitte Februar wird eine drohende Verstärkung der alliierten Seestreitkräfte bemerkbar. Der einleitende Akt der blutigen Tragödie, die das Wort „Dardanellen" für unsere Gegner bald bedeuten sollte, beginnt. Englische und französische Linienschiffe erscheinen vor der Meerenge und überschütten mit ihrem Eisenhagel die äußeren Festungswerke, die zwar beschädigt werden, aber trotz der Zerschmetterung ihres Mauerwerkes noch nicht niedergekämpft sind. Von dem wohlgezielten Abwehrfeuer wird der Gegner mehrfach getroffen und muß sich zum Rückzug entschließen. —

Es war ein Glück für die Türkei, daß die Entente vorher eine längere Zeit nutzlos hatte verstreichen lassen. Ihr Operationsplan unterlag Schwankungen, ihr Vorgehen war uneinheitlich und ohne ein bestimmtes Ziel. An einen Durchbruchsversuch, der zweifellos ge-

glückt wäre, hatte der Gegner jedenfalls noch nicht gedacht. So konnte die Türkei die wertvolle Zeit zum Ausbau und zur Verstärkung der Verteidigungsanlagen benutzen. —

Die Behauptung der Meerengen war ja für die Mittelmächte, vor allem für die Türkei, eine entscheidende Lebensfrage. Es mußte aber auch angesichts der im Falle des Erfolges winkenden politischen und strategischen Auswirkungen ebenso damit gerechnet werden, daß die Entente schließlich nichts unversucht lassen würde, um die Öffnung der Meerengen mit Gewalt zu erzwingen. Die Tatsache, daß dann der Verkehr mit Rußland wieder aufgenommen und ein unmittelbarer Druck auf den Balkan ausgeübt werden konnte, forderte ein derartiges Unternehmen geradezu heraus. —

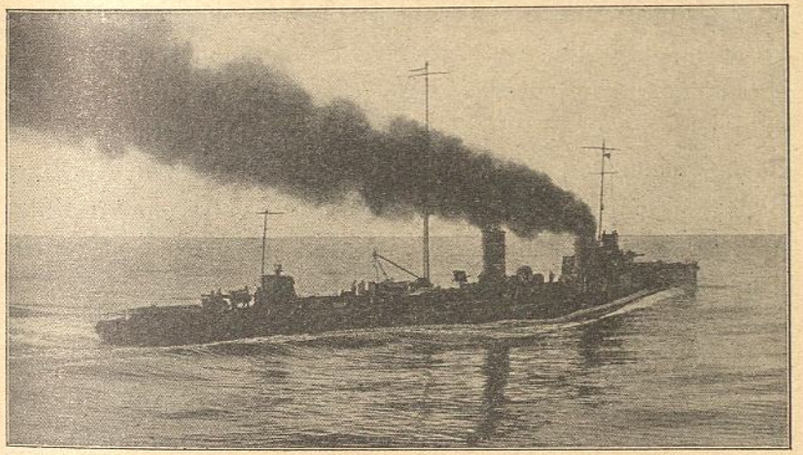
In dieser Erkenntnis wurden die Verteidigungsanlagen sehr sorgfältig, soweit die vorhandenen Mittel es zuließen, instandgesetzt und verstärkt. Da das Material knapp war, wurden die schweren, modernen Geschütze zum Teil vom Bosporus weggezogen und nach den Dardanellen geschafft. Hier, nicht vom Schwarzen Meer aus, mußte der Hauptangriff erwartet werden. —

Auch die Minensperren in den Dardanellen wurden verstärkt. Bald drang jedoch ein englisches U-Boot, trotz der zunächst allerdings noch ungenügenden Absperrungen, durch die Dardanellen ins Marmara-Meer ein, andere folgten, — und in kurzer Zeit wuchsen sich diese mutigen Boote zu einer wahren Plage und ernsthaften Gefahr aus. Es machte dabei nicht viel aus, daß einige, bei dem Versuch, durch die Dardanellen durchzubrechen, versenkt und vernichtet wurden. Die Zahl derer, die sich trotzdem ins Marmara-Meer durchschlugen, war groß genug. Erst Ende 1915 gelang es, bei Nagara eine undurchdringliche, einwandfreie Netzsperre zu legen und nach und nach die im Marmara-Meer sich aufhaltenden feindlichen Boote zu vernichten. —

Bis dahin aber wirkten die englischen Unterseeboote erfolgreich genug und waren bei ihrer Tollkühnheit doppelt gefährlich.

Ein besonders frecher Geselle hatte sogar die Absicht, unsere „Goeben" zu torpedieren, kam aber nur bis Bebek. Weiter hinauf ist die Strömung im Bosporus so stark, daß das Boot unter Wasser nicht dagegen ankämpfen konnte.

Eines Tages wurde der Dampfer „Lilli Rickmers", der in Stambul am Kai lag, von einem U-Boot torpediert. Ein zweiter Torpedo verfehlte sein Ziel und riß einen Teil des Quais auf. Der Dampfer



Jedes Schiff, das sich ins Marmarameer wagte, mußte starken Torpedobootsschutz mit sich führen.

hatte noch Glück, daß der erste Schuß zu hoch saß, sonst wäre er gesunken.

Immer schlimmer trieben diese unheimlichen Gäste ihr Unwesen. Eine Zeitlang war das Marmarameer regelrecht verseucht. Es kam so weit, daß jegliche Seeverbindung zwischen Rodosto auf der europäischen und Panderma auf der asiatischen Seite fast unmöglich wurde. Jedes Schiff, das sich ins Marmarameer wagte, mußte starken Torpedobootsschutz mit sich führen. Überall lauerte die unsichtbare Gefahr. Mehrere Dampfer, das Linienschiff „Barbarossa", sowie einige Torpedoboote wurden vom Feind versenkt.

Des öfteren gab es aufregende Erlebnisse.

Der ärgste Feind konnte es nicht bestreiten, die englischen U-Boote entwickelten mächtigen Arbeitseifer.

Es war immerhin schon etwas, im Golf von Ismid dicht an der Küste aufzutauchen, die Geleise der nicht weit vom Ufer entlang nach Skutari fahrenden Bahn zu sprengen und wieder zu verschwinden.

Da wurde wieder ein türkisches Torpedoboot torpediert. Als es im Sinken war, tauchte das englische U-Boot plötzlich auf und nahm die noch Lebenden an Bord. An einer einsamen, unbewachten Stelle der asiatischen Marmarameer-Küste setzte es die Geretteten an Land, und drehte wieder ab. Unterwegs war sogar nach Seemannsbrauch ein Austausch von Auszeichnungen, Mützenbändern und anderen Kleinigkeiten vorgegangen. Alles in größter Ruhe und Kameradschaftlichkeit. Den englischen Matrosen machte es Spaß, sie zeigten sich auch gegen den Feind als Gentlemen.

Die Türkei besaß keine U-Boote. — Aber bald sollte es eine große Überraschung für uns geben.

Eines Tages Befehl, die Funker sollten gut auf die Wellen 300 bis 400 Meter achten. Es wurden deutsche U-Boote vor den Dardanellen erwartet. Tag und Nacht lauschten wir erwartungsvoll auf das erste Zeichen, das die Ankunft verraten sollte. — Dann kam auch richtig der erste Anruf — ein ganz dünner, hoher Ton. Das erste deutsche U-Boot war vor den Dardanellen!

Die Engländer sollten es zu ihrem Leidwesen auch schnell erfahren. — Gleich am nächsten Tag meldet die F. T.-Station Tschanak, in den Dardanellen, daß das englische Linienschiff „Triumph" dort torpediert und gesunken sei. Einen Tag später wurde das Linienschiff „Majestic" vom gleichen Schicksal ereilt.

Das war die Anmeldung des deutschen Unterseebootes, U. B. 21, vor den Dardanellen, — am 26. Mai 1915.

Schnell hatten aber auch die Engländer ihre Gegenmaßregeln ge-

troffen. Um ihre vor der Meerenge liegende Flotte kreuzten ständig Zerstörer als Schutz gegen den neuen Feind, um weiteres Unheil nach Möglichkeit zu vermeiden. Trotzdem war das überraschende Auftreten der deutschen Unterseeboote ein großer Erfolg für unsere Sache und ein ärgerliches Hemmnis für die Alliierten. Sie mußten sich jetzt etwas zurückhalten und fuhren nicht mehr so ungeniert vor den Dardanellen herum. Dadurch wurden die Verteidiger Gallipolis, die unter dem Feuer der schweren Schiffsgeschütze viel zu leiden hatten, sehr wirksam entlastet. — Armee und Marine atmeten auf. Allen war geholfen. —

Im Laufe des Jahres gelang es noch weiteren deutschen U-Booten, in die türkischen Gewässer zu kommen, so daß in Konstantinopel eine eigene Unterseebootshalbflottille gegründet werden konnte, die hauptsächlich im Schwarzen Meer operierte. Die deutschen U-Boote, die sich im Mittelmeer betätigten, waren in Pola stationiert.

*

Inzwischen regt es sich auch im Osten. Der Russe will ebenfalls zeigen, daß er da ist und seinen Verbündeten drüben an den Dardanellen nicht nachsteht.

An der Kaukasusfront entbrennen erbitterte Kämpfe in immer größerem Ausmaß. Dabei wird die Beförderung der Truppen in das Grenzgebiet immer schwieriger. — Wohl ist der Russe im Schwarzen Meer in der Übermacht. Aber er ist auch ein guter Seemann und ein guter Schütze, dem es nie an Angriffslust fehlt. Trifft er die „Breslau" draußen, und sei es auch nur mit seinen Torpedobooten, dann heißt es bei ihm schon „ran an den Feind". Nur wenn die „Goeben" im Schwarzen Meer ist, verhält er sich ein bißchen reserviert. Aber wir liegen ja jetzt mit zwei großen Löchern im Bauch in Stenia fest. — Freie Zeit für den Gegner! —

Vor allem ist die russische U-Boot-Blockade allmählich so gut organisiert, daß man es kaum noch riskieren kann, Truppentrans-

port-Dampfer nach den türkischen Häfen an der anatolischen Küste laufen zu lassen. Zwar wird immer scharf Ausguck gehalten. Aber der Weg ist lang, die vollbeladenen Dampfer können nicht allzu schnell laufen, und ein überraschender U-Bootsangriff läßt sich bei der Frechheit, mit der diese Gesellen zu Werke gehen, oft nicht vermeiden.

Auf diese Weise geht es also nicht mehr; das hat uns der Russe verdorben. —

Was nun?

Türkische Truppen gehen an die Kaukasusfront.

Es sind zwar Truppen auf dem Landweg an die Kaukasus-Front in Marsch gesetzt worden, aber das dauert sehr lange. Der Seeweg ist der schnellere. Und so bleibt nichts anderes übrig, als daß „Breslau" oder „Goeben" selbst die türkischen Truppen mitsamt Gefechtsmaterial nach Samsun oder Trapezunt befördern. —

Oft genug muß die „Breslau" jetzt raus und Transportschiff spielen, — was mußten wir nicht alles sein. — Ich ab und zu mit, um im gegebenen Augenblick als Funker mit meinen Sprachkenntnissen zur Stelle zu sein.

Oft ist es garnicht gemütlich, besonders wenn wir wissen, daß sich russische Zerstörer oder U-Boote draußen herumtreiben. Da heißt es immer, sehr scharf aufpassen, besonders in den langen Nächten, wenn man jeden Augenblick mit einem jähen Angriff des im Dunkel plötzlich auftauchenden Gegners rechnen muß. —

Wer diese Transportfahrten nicht selbst miterlebt hat, kann sich schwerlich ein Bild von all den Schwierigkeiten und Gefahren machen, die einen dabei erwarten.

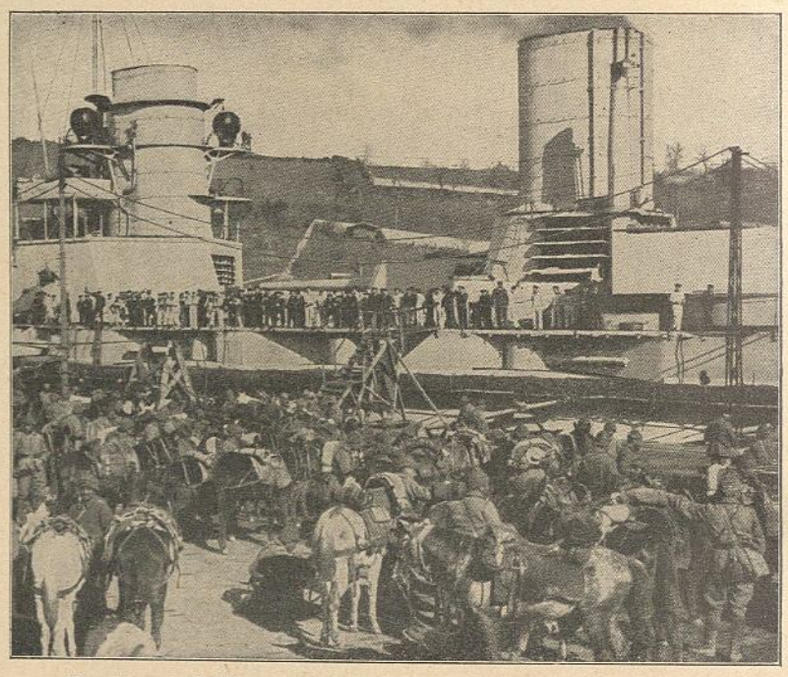
Das Aufladen im Heimathafen kann ja in Ruhe besorgt werden. Vollbesetzt mit türkischen Soldaten und sonstigem Kriegsmaterial gehen dann die „Goeben" oder „Breslau" wie ein schwimmendes Heerlager in See. Es herrscht drangvolle Enge. Bei schlechtem Wetter und dem ungewohnten Seegang werden die armen Türken oft sehr hart mitgenommen. Alles ist froh, wenn wir nach der anstrengenden Fahrt glücklich an Ort und Stelle sind, wo alles ausgeladen wird. Mit der Ruhe ist es schon unterwegs vorbei. Unermüdlich muß aufgepaßt und nach dem Russen Ausschau gehalten werden.

Ganz schlimm wird es dann, wenn das Ausladen beginnt. Man schwebt in ständiger Gefahr, von einem überlegenen Feind überrumpelt zu werden.

Und doch haben wir immer Glück. —

Meist wird es so eingerichtet, daß man nachts beim Mondschein oder am frühen Morgen am Bestimmungsort eintrifft. Am Tage würde uns der Russe wohl bald erwischt haben. Kaum sind wir da, kommen auch schon von Land die Mahonen längsseit und übernehmen die Truppen und das Gefechtsmaterial. Schnell wird ausgeladen, es muß alles sehr fix gehen. Wir dürfen uns nicht länger als unbedingt nötig aufhalten. Während der Ausschiffung sind überall Ausguckposten auf dem ganzen Schiff verteilt, die mit ihren Augen und Ferngläsern die See absuchen. Aufs äußerste gespannt sind sämtliche Nerven, — wie leicht kann der Russe plötzlich auftauchen und

uns eine böse Überraschung bereiten! Er läßt sich wohl nicht träumen, daß wir des Nachts in den weitab vom Bosporus liegenden Häfen bei der Arbeit sind. Aber es geht wieder einmal gut. In zwei Stunden angestrengter Tätigkeit sind ziemlich tausend Mann mit all dem nötigen Zubehör verladen und von Bord. Die Türken atmen



Eine drangvolle Enge herrscht beim Verladen der türkischen Truppen.

auf, wenn sie wieder festen Boden unter den Füßen spüren. Bevor wir die Heimfahrt antreten, werden in aller Eile noch schnell die verschiedensten Landesprodukte wie Obst, Eier, Schaf- und Ziegenfelle an Bord genommen. Diesmal gibt es Tabak, der schöne Samsun-Tabak wandert in ganzen Ballen, fast einen Quadratmeter groß, unter Deck. Der ganze Vorraum unter der Back ist voll Tabak. Der schwere, scharfe Duft sticht und kitzelt in der Nase, wenn man

längere Zeit dort unten beschäftigt ist. An Schlafen ist in diesem Raum nicht zu denken, — am Ende wird man von dem Duft noch betäubt. Er ist aber immer noch angenehmer als die Luft in den Räumen, wo sich die Türken während der Fahrt aufgehalten haben. Zu sehr riecht es da nach Knoblauch, Hammeltalg und alten Kleidern. —

Oft werden wir von der Stadtbevölkerung mit verschiedensten Gaben und Geschenken bedacht, die uns die türkischen Küstenbewohner in ihren kleinen Booten an Bord bringen. Die Freude der Bevölkerung ist jedesmal groß, wenn die „Goeben" oder „Breslau" vor den Häfen erscheint. Hat sich doch seit dreißig Jahren entsprechend den Vorkriegsabmachungen der Mächte kein türkisches Kriegsschiff im Schwarzen Meer zeigen dürfen. Nun war endlich der Bann gebrochen.

Mitunter bekommen wir lebende Hammel, Tabak, einmal sogar einen Bären, der etwa einen Monat alt war. Das putzige Tier wurde mit großem Halloh empfangen und auf das Wohnschiff „Olga" zu den Torpedobootsleuten gebracht, die natürlich einen Heidenspaß mit dem treuen Spielkameraden hatten. Oft konnte man den zutraulichen Gesellen an Deck des Schiffes treppauf, treppab klettern sehen. Langsam wurde er dann größer, blieb aber zahm und ungefährlich, obwohl er bei Kriegsende die stattliche Höhe von fast zweieinhalb Metern erreicht hatte. Seine zahlreichen Freunde balgten sich mit dem Koloß sogar in Badeanzügen herum, ohne daß er auch nur einen verletzte. —

Auch Tauben brachten uns die Türken. Wir behielten sie in einem Verschlag auf der „Goeben" und hatten viel Freude daran. —

Auf dem Rückweg nach dem Bosporus ist die Hauptfrage immer: Kommen wir heil zurück oder nicht?

Schon glaubten wir in der Funkstation verdächtige Stimmen zu hören. — Ist der Russe uns auf der Spur? — Allgemeine Span-

nung. Aber nein! — Es wird wieder ruhiger, der Gegner geht also wieder zurück.

Abgeblendet, ohne jeden Lichtschimmer, wie sie aus dem Hafen von Samsun herausgeglitten ist, läuft die „Breslau“ wie ein Gespenst durch die Finsternis. Der Mond ist hinter einer Dunstschicht verschwunden, am nächtlichen Firmament jagt eine Wolkendecke dahin. Das weite Meer atmet ruhig in der Stille. —

Der Olga-Bär, unser treuer Spielkamerad.

Am Nachmittag laufen wir wieder im Bosporus ein, — auch diese Fahrt ist geschafft. Zur Belohnung darf die Besatzung an Land gehen, darf schlafen, hat freie Zeit.

*

Die „Goeben“ liegt mit ihren beiden Minenlöchern noch immer unbeweglich in der Stenia-Bucht. Noch sind die Wunden nicht geheilt. Aber die längste Zeit wird es wohl gedauert haben, denken wir. Wenn nur erst die Kästen fertig sind, — dann wird's schon schnell gehen und dann hat auch die Wartezeit ein Ende. —

Da platzt mitten in das untätige Stilliegen die große Überraschung. — „Dampf auf in allen Kesseln“, heißt es eines Nachmittags!

Was ist denn nun los, fragt sich jeder von uns in der Funkbude und auf dem Schiff. Vom Feind keine Spur, nichts Verdächtiges zu hören, was mag denn nur passiert sein? — Es muß doch schon einen besonderen Grund haben, wenn die schwer beschädigte „Goeben“ plötzlich in See gehen soll. —

Während es aus den Schloten schwarz in die klare Luft hineinqualmt, die „Goeben“ bereitliegt, jeden Augenblick aus der Stenia-Bucht zu dampfen und auf hohe Fahrt zu gehen, zerbrechen wir uns vergeblich die Köpfe über den Zweck unseres Auslaufens.

Wo wird denn die Reise eigentlich hingehen? — So schnell werden wir ja mit dem aufgerissenen Schiffskörper nicht laufen können, der Widerstand ist zu groß. Es ist überhaupt ein Wagnis, in diesem Zustand in See zu gehen, — aber es wird schon nötig sein. —

6 Uhr abends. — Befehl zum Auslaufen ins Schwarze Meer!

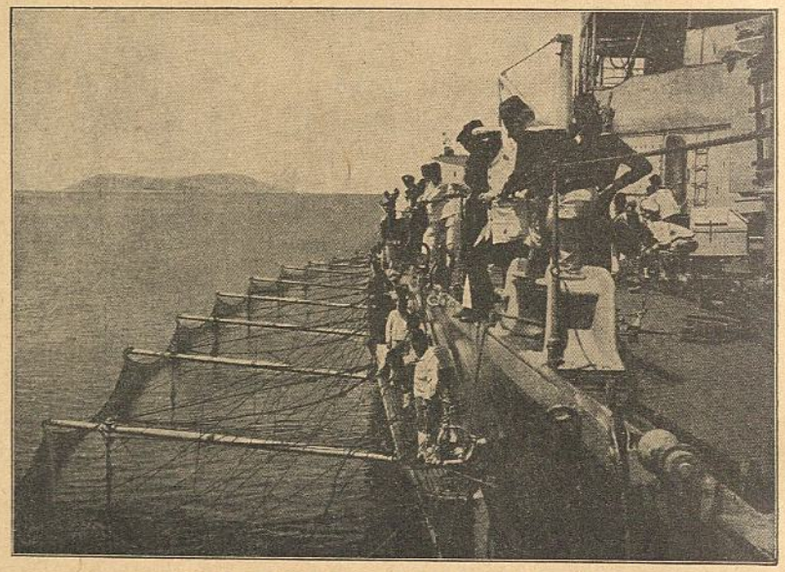
Langsam schiebt sich die „Goeben“ aus dem stillen Wasser hinaus auf den Bosporus. Wieder einmal gleiten wir der Strömung entgegen. Es ist heute aber doch ein anderes Gefühl. Man wird den dummen Gedanken an die beiden Löcher nicht los, die — nicht zu sehen sind. — Stolz zieht das Schiff die Wasserstraße hinauf, ins Schwarze Meer. Der warme Glanz der Abendsonne liegt auf dem Wasser, das wunderbar ruhig, eine einzige, unendliche Fläche, in der abendlichen Stille liegt.

Nach Osten geht der Kurs. Vor uns zwei Torpedoboote mit ihrem Minensuchgerät wie ein paar treue Hunde. Noch so ein Loch darf es auch nicht wieder geben. Vier Stunden laufen wir so in die sinkende Nacht hinein. Ruhig und gleichgültig ziehen die Sterne droben ihre Bahn. — Gegen 10 Uhr 30 abends stoppen wir bei Kilia an

43

der anatolischen Küste und werfen Anker. Rasselnd poltern sie in die Tiefe.

Um die unbeweglich liegende „Goeben" beginnen jetzt die Torpedoboote einen wilden Tanz. In Zickzackkurven springen sie um das Schiff herum, — Schutz gegen feindliche U-Boote! Die Torpedoschutznetze werden heruntergelassen. Überall scharfer Ausguck nach



Die Torpedoschutznetze werden heruntergelassen.

dem Feind. Etwas Unheimliches scheint aus der nächtlichen Stille herabzusinken. —

Was soll das alles bedeuten? Unerträgliche Spannung lastet wie lähmend auf uns, steckt in allen Gliedern. Das Herz geht schwer, die Nerven sind zum Bersten gespannt.

Wohl selten hat uns etwas so aufgeregt wie diese Fahrt mit dem todwunden Schiff. —

So gehen bange Stunden vorüber, — dehnen sich Minuten ins

Endlose. Wie quälend langsam kann doch die Zeit dahinkriechen! — Noch immer liegen wir still, als ob wir auf etwas Unbestimmtes warten. Die Nacht geht zu Ende. Aber es geschieht nichts.

Dann wird der Himmel im Osten heller. Der Morgen dämmert blaß herauf, — da wird die See unruhig! Schaumkämme laufen böse über die vorhin noch stille Wasserfläche — und wir mit unserem zerrissenen Schiffsboden hier draußen! Wenn das nur gut geht. —

Bald darauf heißt es: „Torpedoschutznetze einbringen, Anker lichten". Wie eine Erlösung klingt es. Bevor es schwere See gibt, soll die „Goeben" wieder ruhigeres Wasser aufsuchen. Wir dampfen dem Bosporus entgegen. Es ist schon hell, als wir in die Einfahrt hineingleiten und bald darauf wieder in der stillen Stenia-Bucht liegen. —

Erleichtert atmet jeder auf. — Was sollte nur diese seltsame Fahrt bedeuten? Am Abend raus ins Schwarze Meer, die Nacht dort vor Anker und nun wieder in den Hafen zurück! Merkwürdig. — War es eine Demonstration? Hatte der Russe oder der Engländer von unseren schweren Wunden etwa Wind bekommen? Mußte die „Goeben" ihnen zeigen, daß sie doch seetüchtig ist? —

Die verschiedensten Fragen tauchen auf. Schließlich sagen wir uns, daß diese Fahrt wohl aus sehr triftigen Gründen unternommen sein mußte. Ist es etwa trotz der befohlenen strengen Schweigepflicht herausgekommen, daß die „Goeben" auf Minen gelaufen war? — Kein Mensch sollte und durfte wissen, wie es um uns bestellt war, wie schwere Wunden unsere „Goeben" hatte. — Kein Mensch hätte aber auch angenommen, daß wir mit aufgerissenem Schiffskörper vierzehn Stunden hindurch draußen im Schwarzen Meer bleiben würden. Eher hätte jeder schon alles für ein Gerede gehalten. — Die „Goeben" war also doch nicht verwundet, werden sie jetzt denken. Wo ist es auch jemals geschehen, daß ein Kriegsschiff mit derartigen Wunden, in die 2000 Tonnen Wasser eingedrungen waren, den Hafen verließ und sich ins Kampfgebiet wagte!

„Kämpfen bis zum Äußersten!"

Wenn nur die Kästen bald fertig sind, daß wir mit den Reparaturen beginnen können und unsere „Goeben" wieder seeklar wird, das ist das tägliche Stoßgebet. Es dauert wirklich schon sehr lange, doppelt lange, wenn man wie wir ungeduldig darauf wartet. —

Endlich ist der große Tag da.

Voll Spannung sehen wir, wie zwei mächtige Ungetüme auf dem stillen Wasser der Stenia-Bucht hereingeschleppt werden — unsere Kästen.

Langsam taucht der Kasten in die Tiefe.

Am 18. März, frühmorgens, werden sie mit vieler Mühe an der „Goeben" angebracht, auf jeder Seite einer. Wasser wird eingelassen, was doch alles in diese riesigen Behälter reingeht! Langsam tauchen sie in die Tiefe, Ketten halten die Kolosse, und schon werden sie an die Wände unserer „Goeben" herangezogen. Taucher sind im Wasser, sie setzen die Kästen genau an das Loch in der Bordwand an. —

Der eine Kasten sitzt. Jetzt wird das Wasser wieder rausgepumpt.

Die nicht ganz dicht anliegenden Stellen zwischen Schiffskörper und Kastenwand werden von dem Taucher mit Hanf sorgsam abgedichtet. —

Die freie F. T.-Wache steht an Deck und sieht der interessanten Arbeit zu. Vor allem freuen wir uns, daß die „Goeben" nun bald wieder repariert ist und in alter Frische und Unternehmungslust aufs Schwarze Meer hinausdampfen kann. — So wie es bei unserem nächtlichen Ausflug nach Kilia war, mit den beiden Löchern im Bauch, würden wir im Ernstfalle doch nicht weit kommen. Zwei Türme fallen aus, unser Gefechtswert wäre dadurch stark vermindert, von der ungenügenden Geschwindigkeit garnicht zu reden. Es war doch ein Glück, daß uns der Russe nicht in diesem Zustand erwischte, denken wir. Wer weiß, ob wir überhaupt noch wieder zurückgekommen wären in unsere Stenia-Bucht.

Nun wird in Kürze wieder alles in Ordnung sein. Und wir brauchen nicht gleich Kopf und Kragen zu riskieren, wenn wir draußen sind. —

Es mag 11 Uhr 30 sein, da macht plötzlich ein Befehl unseren Betrachtungen ein Ende. Gute Kräfte der F. T.-Wache sollen in die Funkstation kommen. Irgendwo ist dicke Luft. —

Inzwischen hatte ich meine Prüfung abgelegt und bin als gut eingearbeiteter F. T.-Ober-Gast zum Dienstleiter einer Wache bestellt. Also auch runter in die Funkbude. Ein paar Mann, gehen wir erwartungsvoll nach unten. In der Funkstation merken wir an der Anwesenheit unseres F. T.-Offiziers sofort, daß etwas Besonderes los sein muß. —

Schon am frühen Morgen gab es eine Überraschung. Die „Breslau", die draußen im Schwarzen Meer war, meldete die ausgiebige und mit gutem Erfolge durchgeführte Beschießung der Torpedoschießstände und -Herstellungswerke in Feodossia. Sie hatte die Zerstörung wieder einmal gründlichst besorgt. —

Das ist schon ein paar Stunden her, — was soll es denn nun geben? Ist der „Breslau" etwas passiert? Hat sie vielleicht feindliche Streitkräfte gesichtet, mit denen sie ins Gefecht gekommen ist? Bald kommt's dann auch heraus.

Der Engländer vereint mit seinem französischen Bundesgenossen ist am Vormittag vor den Dardanellen erschienen und hat die Festungswerke der Meerenge unter Feuer genommen.

Aber diesmal scheint die Sache sehr ernst zu sein. Die Alliierten holen zu dem erwarteten großen Schlag aus. Daran ist kaum ein Zweifel. 18 Linienschiffe, kleine Kreuzer und Minensuchboote, umschwärmt von zahlreichen Torpedobooten, sind in die Dardanellen eingebrochen und beginnen eine Beschießung von unerhörter Gewalt. —

Die Funkstation Tschanak steht in dauernder Verbindung mit dem Dampfer „General", auf den unser Admiral, der sehr häufig in Konstantinopel sein muß, übergesiedelt ist. Im Goldenen Horn hinter der neuen Stambul-Brücke liegt unser alter Bekannter jetzt. Wir auf der „Goeben" fangen die Funksprüche, die an „General" gerichtet sind, auf und dechiffrieren sie. Das gehört zu unserem Tagesprogramm. So erfahren wir jetzt, was in den Dardanellen vorgeht.

Sicher wollen die Alliierten heute das erzwingen, womit man ja schon immer rechnen mußte: Den Durchbruch, die Öffnung der Meerengen. Wird die Verteidigung stark genug sein, um den Ansturm der feindlichen Geschwader abzuwehren? Das ist die bange Frage.

Aus soviel Kriegsschiffen läßt sich ja schon eine Portion herausschmettern. Da kann leicht der Fall eintreten, daß die Verteidiger trotz heldenhafter Gegenwehr einfach niedergekämpft werden. —

Zwischen „General" und Tschanak geht ein wilder Funkverkehr los. Die feindliche Flotte versucht zum Glück nicht, dazwischen zu funken und zu stören. Sie scheint ihrer Sache zu sicher zu sein, — umsonst wird ja dieser Riesenaufwand von Material nicht gemacht. —

Aber es kommt anders, als es die vereinigte Flotte gedacht hatte.

Sie trifft auf unsere Gegenwehr. Schon sind verschiedene feindliche Schiffe beschädigt worden, zwar noch nicht so schwer, der Gegner ist noch zu weit ab, als daß er unter wirkungsvolles Feuer der Küstenbatterien genommen werden kann. Aber immerhin doch ein Zeichen, daß die Dardanellen-Verteidiger sich auch auf ihr Handwerk verstehen.

Bereits im Februar hatte die englische Flotte die Außenwerke Kum-Kale und Sedil-Bahr nach stundenlanger schwerster Beschießung niedergekämpft. Die Eingangspforte in die äußeren Dardanellen war offen. Das war auch keine schwere Arbeit, die Außenforts hatten ja nur veraltete Geschütze.

Aber die weiter innen liegenden Werke, auf die sich der Vorstoß jetzt richtet, sind unter deutscher Führung musterhaft instandgesetzt. —

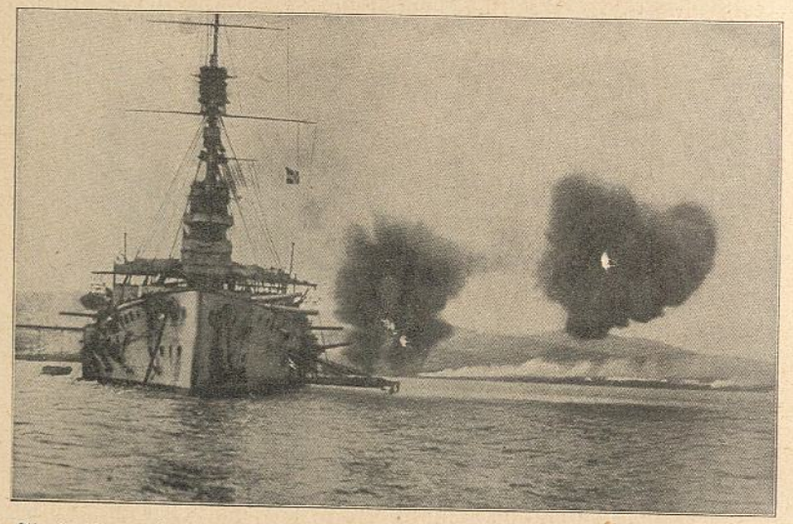
Schon in den Vormittagsstunden meldet Tschanak, wie wütend der Feind angreift. Auf beiden Seiten wird mit Erbitterung gekämpft. Für beide hängt zu viel ab vom Ausgang der Schlacht, wohl der größten, die je zwischen Kriegsschiffen und Küstenbatterien ausgefochten wurde.

Stundenlang überschütten englische und französische Linienschiffe die Küstenwerke mit schwerstem Kaliber. Die Verteidiger bleiben die Antwort nicht schuldig und senden dem näherkommenden Feind ihren eisernen Gegengruß. Wände von Staub, Erde und Pulverqualm erheben sich über den Ufern und verfinstern die Sonne. Batterien werden verschüttet, Dörfer in Brand geschossen, aber Deutsche und Türken stehen wie die Mauern.

So gehen die Vormittagsstunden dahin. — Auf beiden Seiten Verluste, bei der feindlichen Flotte sind sie aber größer. Das wohlgezielte Abwehrfeuer der Dardanellenforts beginnt sein grausiges Werk. Schon haben die französischen Schiffe bei einem Vorstoß schwere Treffer erhalten und müssen zurück. Auch die englischen Großkampfschiffe sind verschiedentlich getroffen worden. — Aber weiter wogt der Kampf. Immer wieder stößt der erbitterte Gegner vor.

Beschädigte Schiffe der Alliierten gehen aus dem Feuerbereich und werden durch andere ersetzt. Immer mehr Schiffe kommen in die Meerenge hinein.

Da läuft Frankreichs „Bouvet" auf eine Mine und sinkt. Nur wenige Mann der Besatzung können sich retten. In zwei Minuten ist das Linienschiff unter Wasser verschwunden. — Der Kampf geht weiter.



Stundenlang überschütten englische und französische Linienschiffe die Küstenwerke mit schwerstem Kaliber.

Um 1 Uhr 30 wird eine Gefechtspause eingelegt, eine Stunde später beginnt die Schlacht von neuem und erreicht ihren Höhepunkt.

Wieder geht die furchtbare Kanonade hüben und drüben los. Die Luft zittert vom Donner der Geschütze und krepierenden Geschosse. Dicker Pulverrauch und herumfliegende Erde lassen die Meerengenforts förmlich verschwinden. Brauner Qualm verfinstert das glänzende Meer, das, von zahllosen Granaten zerwühlt, hochragende Wasserfontänen emporschleudert.

Zwei Stunden schon währt der unerhörte Kampf. Wieder scheitert

der kühne Ansturm unter dem rasenden Abwehrfeuer, wieder haben die Alliierten schwere Beschädigungen durch die Treffer der türkischen Batterien. Die Schlacht, der mit unsagbarer Anstrengung versuchte Durchbruch, scheint für die Flotte verloren. —

Es ist 4 Uhr nachmittags. — Da meldet die Funkstation Tschanak, daß der Munitionsbestand des Forts „Hamidie" stark vermindert ist und zur Neige geht. Was das feindliche Geschwader nicht vermochte, das fällt ihm anscheinend durch ein unglückliches Geschick jetzt mühelos in den Schoß. —

Die Lage wird ernst. Drohend erhebt das Gespenst der Munitionserschöpfung sein Haupt. Das Fort „Hamidie" ist die stärkste Waffe der Verteidiger. Sind die letzten Granaten verschossen, dann ist es aus, dann ist die Meerenge nicht zu halten. —

Aber nein! — Noch ist ein Trumpf vorhanden, der in diesem entscheidenden Augenblick in die Waagschale geworfen werden muß. Noch ist das letzte Wort nicht gesprochen, wo es um Alles oder Nichts geht. Noch ist — die „Goeben" da!!

Die letzte Rettung, der letzte Versuch, dem Schicksalsrad in die Speichen zu fallen. Ein ruhmreiches Schiff, todwund, mit zerfetztem Körper, aber selbst so noch gefährlich wie ein edles, verletztes und zu allem entschlossenes Tier, muß hinaus in die Schlacht, um in letzter Stunde vielleicht doch das Verhängnis aufhalten zu können. —

Befehl: „Dampf auf in allen Kesseln". „Auslaufen nach den Dardanellen — falls den Alliierten der Durchbruch gelingt, kämpfen bis zum Äußersten!!" —

Wieder schlagen mächtige Rauchwolken aus den beiden Schloten der „Goeben". Die mit so großer Mühe an dem Schiffskörper angebrachten Kästen werden losgemacht. Jetzt darf sie nicht an sich denken, die wackere „Goeben", eine größere Aufgabe harrt ihrer. Ihr wunder, aber immer noch mächtiger gepanzerter Leib muß sich in die Bresche legen, die ein tückischer Zufall uns schlug. —

Um 5 Uhr nachmittags ist die „Goeben" klar zum Auslaufen. Zehn Minuten später passiert sie das prächtige Sultanspalais — auf Nimmerwiedersehen Konstantinopel!! —

Nur ganz wenige von uns kennen den Befehl „Kämpfen bis zum Äußersten". Schwer, sehr schwer, ist es denen ums Herz, die wissen, was bevorsteht. — Jetzt hat auch unsere Stunde geschlagen. „Goeben" wird getreu dem Befehl in den Dardanellen kämpfen, sich der Übermacht entgegenstellen bis zum letzten, — bis das Ende kommt und wir mit wehender Flagge in den Gewässern versinken, in die uns das Schicksal verschlug. —

Wieder meldet Tschanak, das Forts „Hamidie" habe nur noch wenige Schuß zur Verteidigung. Wir laufen so schnell wir mit den zwei Löchern im Leib können. Um die „Goeben" herum Torpedoboote zum Schutz gegen Angriffe feindlicher U-Boote. Wir sind ja im Marmara-Meer. —

Da ruft wieder Tschanak. — Bricht das Unheil schon herein? —

Die Alliierten haben die Beschießung der Dardanellen eingestellt, sie befinden sich auf dem Rückzug, lautet lakonisch der Funkspruch! — Es ist 6 Uhr nachmittags. Was ist nun los? Wir können es kaum fassen, was sich da so blitzschnell abgespielt hat. Damit haben wir nicht gerechnet. Wollte uns ein seltsames Schicksal narren?

Wir in der Funkstation sind sprachlos. — Wie ist das möglich? Ist es ein Zufall, daß der Gegner das Schlachtfeld räumt, gerade jetzt, wo er es leichter hatte als je zuvor? Oder aber ist unser Auslaufen, das Herannahen der gefürchteten „Goeben", wieder durch eine Geheimstation verpfiffen worden? So oder so, wir wissen es nicht und können nur froh sein über diese eigenartige Fügung. Das Walten dunkler, geheimnisvoller Mächte ist ebenso unergründlich wie wunderbar. —

Jedenfalls ist den Landbatterien geholfen. Vielleicht haben die alliierten Mächte doch zu große Verluste erlitten und das Nutzlose

ihrer Bemühungen eingesehen. Weiß der Himmel, warum sie den Angriff einstellten. — Wie wir später erfuhren, hatte das schwerste Geschütz im Fort „Hamidie" nur noch vier Schuß zur Verfügung. Wir dampfen weiter mit Kurs auf die Dardanellen. — Es kann sich ja auch nur um eine Atempause handeln. Vielleicht sammelt der Gegner nur neue Kräfte, um den geplanten Durchbruch am nächsten Tag desto sicherer zu erzwingen.

Die Nacht hindurch liegen wir im Marmarameer vor den Dardanellen, in denen die ungeheure Schlacht gewütet hatte. Jetzt ist es still ringsum. Der Kriegslärm ist verstummt. — Der Anker geht in die Tiefe, die Torpedoschutznetze werden herabgelassen. So liegt die „Goeben" da und wartet, wartet auf den nächsten Vorstoß des feindlichen Geschwaders, um sich ihm entgegenzuwerfen. —

Aber sonderbar. — Alles bleibt ruhig. Der Vormittag vergeht, kein Angriff erfolgt. Der Gegner ist also doch abgezogen und läßt sich nicht mehr blicken. Er hat sicher genug vom Tag zuvor. —

Niemand vermag zu sagen, was am 18. März noch geschehen wäre, wenn die Alliierten weiter gekämpft hätten. Daß sie aber ihr Ziel, die Öffnung der Meerengen und damit den Zusammenbruch der Türkei, erreichen konnten, war mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen.

So hat die gewaltige Flottenoperation vor den Dardanellen mit großen Verlusten geendet. Vier Linienschiffe wurden versenkt, sieben schwer beschädigt. Groß war auch der Verlust an Besatzung. —

Die Beschädigungen der Landbefestigungen sind trotz des mörderischen Feuers nicht so schlimm. Die Forts gleichen zwar äußerlich ungeheuren Trichterfeldern, im Hauptfort „Hamidie" allein werden fast an 160 Einschläge von schwersten Granaten gezählt, davon 40 in sehr bedenklicher Nähe. Aber ihre Verluste sind im Vergleich zum Gegner nur gering. Wenige Tote und Verwundete, trotz des schweren 38,8 cm-Kalibers.

Nicht niedergekämpft sind die Batterien, sie haben sich nur ver-

schossen, die Munition ging zur Neige. — Im türkischen Lager aber herrscht Jubel. —

Ein Gruß der „Queen Elisabeth"
— ein 38,8 cm-Blindgänger.

Am 19. März, nachmittags, kommt der Befehl, wieder in unsere Steniabucht zu laufen. — Wieder ist eine Gefahr glücklich vorüber. Ruhig, mit starkem Torpedobootsschutz um sich herum, gleitet die „Goeben" durchs Marmarameer dem Bosporus entgegen.

Nun sehen wir Konstantinopel doch wieder! Es ist noch einmal gut gegangen. — Wer weiß, wie lange? — Nur gut, daß man nicht in die Zukunft blicken kann. —

Da liegt die „Goeben" wieder in Stenia. Aber was hat sich in diesen zwei Tagen alles abgespielt! Es dauert noch eine Weile, bis die Nerven sich wieder beruhigt haben. —

Gleich am nächsten Tag werden die beiden Kästen herangeholt

und von neuem an den Minenlöchern angebracht. Die ganze mühsame Arbeit muß noch einmal beginnen. — Hoffentlich haben wir diesmal mehr Glück und brauchen nicht wieder aufzuhören, wenn die Reparaturen eben im Gange sind.

Lange dauert ja das Ausflicken des Schiffsbodens nicht. Ein paar Tage und Nächte, dann ist alles wieder in Ordnung. Bald ist Ostern und dieses Fest müssen wir doch draußen auf See feiern. —

Ohne Zwischenfälle vergeht so die nächste Zeit. Die Atempause tut auch wirklich not. Der Russe verhält sich merkwürdig ruhig. Was mag er wohl für finstere Pläne schmieden? — Es geht uns ja so, daß ein paar Ruhetage sofort Argwohn und Mißtrauen aufkommen lassen, es könnte wieder etwas im Gange sein, von dem man nur noch nichts gemerkt hat. —

Prompt trifft auch immer etwas ein. — Am 28. März frühmorgens meldet das Wachtorpedoboot vor dem Bosporus, starke russische Streitkräfte seien im Anmarsch. Bald darauf erscheint auch die russische Schwarze-Meer-Flotte in voller Stärke und eröffnet zum erstenmal ihr Feuer auf den Bosporus. —

Das kann ja nett werden, denken wir. Einmal ballern die Engländer und Franzosen vor den Dardanellen los und dann zur Abwechselung die Russen von der anderen Seite. Es fehlt nur noch, daß sie die Meerengen mal gleichzeitig unter Feuer nehmen. —

Immerhin, mit dem russischen Geschwader ist es noch nicht so schlimm. Es bleibt in achtungsvoller Entfernung draußen und richtet seine Geschütze in etwa 16 bis 17 Kilometer Reichweite auf den Bosporus. Die Landbefestigungen müssen schweigen, so groß ist ihre Schußweite nicht. Eine Stunde hindurch dauert die Beschießung, die sich hauptsächlich auf den Leuchtturm Anatoli-Feuer und die anschließenden drei oder vier Häuser richtet. — Bis in unsere Steniabucht dringt der Donner der russischen Salven.

Nachdem eine ganze Portion Granaten auf die Felsenklippen nie-

dergeprasselt sind und der Leuchtturm nebst Häusern etwas abbekommen haben, dampft die russische Flotte wieder aufs Schwarze Meer hinaus. —

Sie muß sich ob dieser Heldentat sehr stolz vorgekommen sein. Als sich das Geschwader nämlich vom Schauplatz entfernt, läßt Admiral Eberhard, der Führer der russischen Schwarzen-Meer-Flotte, einen Funkspruch an alle Einheiten geben, in dem der Flottenchef seinen Schiffen zu dem weltgeschichtlichen Tag der ersten Bosporus-Beschießung gratuliert. —

Auf der „Goeben" geht es jetzt, nachdem die Kästen angebracht sind, hoch her. Noch einmal wollen wir doch nicht mitten in der Arbeit unterbrochen werden.

Also Tempo, Tempo! —

Tag und Nacht, ohne Unterlaß, lärmen die elektrischen Niethämmer in dem sonst so stillen Steniahafen. Tag und Nacht hört man nichts als ein Getöse und ein Klirren, — die Eisenbalken, die T- und U-Eisen werden festgenietet. Dann werden die dem Schiffsboden angepaßten Eisenplatten an den Trägern festgemacht. In der ersten Nacht kann man bei dem furchtbaren Lärm der Nieter kaum schlafen. Aber in zwei Tagen haben wir uns schon daran gewöhnt und wundern uns direkt, wenn das Getöse mal für einen Augenblick aussetzt.

Mit Hochdruck wird gearbeitet und es wird auch viel geschafft. Noch während wir auf die Kästen warten mußten, waren einzelne Teile, die die Löcher der „Goeben" bedecken sollen, vorgearbeitet worden. Das kommt uns jetzt zugute.

Nach ein paar Tagen sind die Löcher auf jeder Seite halb zu, noch einige Tage angestrengter, unermüdlicher Arbeit und dann der große Moment, wo die „Goeben" wieder gefechtsklar ist und sich erwartungsvoll im Steniahafen wiegt. —

Der Vernichtung entronnen.

Die Rechnung, daß wir zu Ostern wieder draußen sein würden, hat sich als richtig erwiesen. —

Keiner aber ist froher und zufriedener als wir „Goeben"-Leute. Unser schönes, stolzes Schiff ist endlich wieder ein kampffähiges Wesen geworden. Eine neue arbeits- und tatenreiche Zeit kann beginnen. — Der Russe soll sich wundern, wie flink die „Goeben" wieder ist. — Die Hafentage sind vorüber. —

Am 3. April kommt der Befehl für eine neue Unternehmung. — „Hamidie" und „Medjidie", unsere beiden tüchtigen Kreuzer, gehen am Nachmittag mit zwei Torpedobooten in See. Kurs Nicolajeff; sie sollen dort die Schiffsbauwerften zerstören. —

Gegen Abend gehen auch auf „Goeben" und „Breslau" die Anker hoch. Herrliches Wetter, als beide Schiffe den Bosporus hinaufziehen und dem Schwarzen Meer entgegensteuern. Wie schön ist doch dies Fleckchen Erde! Immer aufs Neue entzückt die strömende Wasserstraße alle Sinne. Abendlicher Friede über den Uferhängen. In wunderbarer Farbenpracht glüht im Westen der Himmel als träume er dem Durchgang der Sonne nach.

Dann geht der Blick voraus und das Herz lacht vor Freude über die kommende Seefahrt. Leise atmend hebt und senkt sich die endlose Fläche des Schwarzen Meeres in der sinkenden Nacht. —

Bald sind wir durch unsere Minensperren hindurch und halten in gutem Marschtempo Kurs auf Sebastopol. Abgeblendet wie zwei Schatten ziehen beide Schiffe dahin. Überall Ausguckposten, alles späht in die Nacht hinein.

Wie oft sind wir schon so in See gegangen, aber immer wieder, wenn man das leise Beben des eilenden Schiffes unter sich spürt, greift es einem ans Herz. —

Wir müssen auf dem Posten sein. Es ist damit zu rechnen, daß der Russe nach der Beschießung von Nicolajeff Sebastopol verläßt und

die Verfolgung unserer kleinen Kreuzer aufnimmt. Da heißt es dann, die Rückfahrt der beiden türkischen Kreuzer decken und den Russen ablenken. Das ist unsere Aufgabe. —

Die Nacht bleibt ruhig, während „Goeben" und „Breslau" stetigen Kurs weiter halten. Vom Feind ist nichts zu hören und zu sehen. Er hat wohl noch keine Ahnung, daß wir draußen sind.

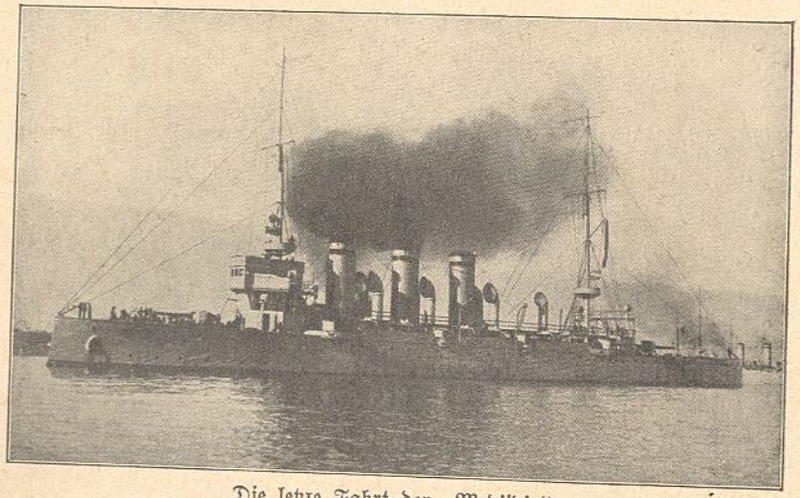
Gegen 7 Uhr morgens stehen wir vor Sebastopol und kreuzen vor der Krimküste hin und her. Ein plötzliches Einsetzen unserer Funkstation mit einem langen Strich in größter Lautstärke soll der russischen Schwarzen-Meer-Flotte unsere Anwesenheit vor Sebastopol bekanntgeben. —

Sonst beschränken wir ja unseren Funkverkehr, wenn wir in See sind, auf das Äußerste. Der Russe soll nicht etwa nach der Lautstärke unsere Position feststellen können. Wir legen immer großen Wert darauf, ihn mit unserer Anwesenheit draußen zu überraschen. Des öfteren gelingt uns das auch sehr gut und der Russe wundert sich dann nicht wenig, wenn plötzlich die „Goeben" oder „Breslau" wie ein Gespenst auftauchen. — Auch in dieser Nacht haben wir nichts von uns hören lassen. —

Aber siehe da, — da kommen auch schon Rauchwolken von Sebastopol in Sicht. Die ganze russische Flotte ist ausgelaufen und dampft auf uns zu. Wir sehen den Gegner endlich mal am Tage in voller Stärke heraufkommen.

Schließlich würde es die „Goeben" auch mit dem ganzen Geschwader aufnehmen, aber wir haben etwas Wichtigeres vor. — Inzwischen hat uns nämlich „Hamidie" gerufen. Da mußte schon was passiert sein, wenn „Hamidie" uns kurz vor der Ausführung ihres Auftrages dringend rief. Und so war es auch. Unterwegs auf der Fahrt nach Nicolajeff war die „Medjidie" auf der Höhe von Otschakoff auf eine Mine gelaufen und gesunken. Ein böser Streich, aus dem geplanten Unternehmen konnte natürlich nichts werden. —

Zum Glück war es an der Unglücksstelle nicht tief. „Medjidie" sank langsam und setzte sich in dem flachen Wasser auf Grund. Das Oberdeck blieb über Wasser. Die Besatzung konnte von „Hamidie" und den beiden begleitenden Torpedobooten übernommen und in Sicherheit gebracht werden. Außerdem wurden die Verschlußteile von den Geschützen entfernt und auf die Torpedoboote geschafft. Der Russe sollte mit den Geschützen nichts mehr anfangen können. Dann



Die letzte Fahrt der „Medjidie".

noch ein Torpedoschuß in den gesunkenen Kreuzer, — das war das Ende von „Medjidie". —

„Hamidie" und die beiden Torpedoboote machten nun schleunigst kehrt. Überbemannt wie sie waren, durften sie sich nicht länger als unbedingt nötig draußen aufhalten und dampften jetzt dem Bosporus zu. —

Der Rückweg der Schiffe muß nun um so mehr gedeckt werden. Der Plan ist, die russische Flotte, sechs Linienschiffe, zwei kleine Kreuzer und fünf Torpedobootszerstörer, deshalb möglichst nach Osten abzudrängen und von unseren heimkehrenden Schiffen soweit wie es

geht, wegzuziehen. Hätte der Russe nur eine Ahnung, was passiert ist, er würde die Gelegenheit natürlich sofort ausnutzen und mit den überbemannten Schiffen kurzen Prozeß machen. Die kleine türkische Flotte würde durch jeden neuen Verlust empfindlich geschwächt werden. So richtet sich unsere ganze Sorge darauf, den Gegner nach Osten fortzulocken. —

Gerade wollen wir zu diesem Zweck unseren Kurs langsam nach Osten verlegen, als die Ausguckposten Rauchwolken in westlicher und südwestlicher Richtung melden. — Sollen das etwa auch Kriegsschiffe sein?

Es kann sich doch aber höchstens um Torpedoboote handeln, die ganze Flotte der großen Schiffe kommt uns doch von Sebastopol entgegen! —

Jedenfalls müssen wir mal sehen, was hinter der Sache steckt. Die Aufgabe wird geteilt. „Breslau" bekommt sofort Befehl, auf die westliche Rauchwolke zu halten, wir nehmen uns die andere im Südwesten stehende aufs Korn. —

Jetzt schieben sich schon die Masten am Horizont herauf, — es sind gar keine Torpedoboote, sondern russische Dampfer, die Kurs auf Sebastopol haben. Das klappt ja glänzend, sie laufen uns direkt in den Weg. Noch bevor das russische Geschwader heran ist, müssen sie dran glauben.

Mit hoher Fahrt halten „Goeben" und „Breslau" auf ihre Opfer zu. Schon fällt bei uns der Warnungsschuß. Vor dem Bug des Dampfers sitzt er. Das Flaggensignal „stoppen, Schiff verlassen!" geht hoch. Gehorsam dreht er bei, an Entrinnen ist ja auch nicht mehr zu denken. Boote mit der Besatzung werden zu Wasser gelassen, der Rest der Mannschaft springt über Bord und wird in die Boote aufgenommen. Schon sind die Kerls mit mächtigen Ruderschlägen ein Stück weg vom Dampfer, da kracht auch die Salve der 15 cm-Geschütze los. Nach wenigen Minuten ist auf der Stelle, wo der Dampfer war, nichts mehr zu sehen. „Wostotschnaja" hieß er und wollte mit einer Ladung Nüsse nach Sebastopol. Nun sind sie im Schwarzen Meer geblieben. —

Inzwischen hat auch „Breslau" ihren Dampfer „Provident" versenkt. Der „Provident" hatte Zucker geladen. Schade, daß die russische Flotte in so bedrohlicher Nähe war, — sonst schnell ein Prisenkommando hinüber, und wir hätten uns in Stenia das Leben nach Herzenslust versüßen können. —

Der „Provident" wird versenkt — schade um den Zucker!

Jedenfalls wird der Russe eine furchtbare Wut im Leib haben, als er so mit ansehen mußte, wie wir seine eigenen Dampfer im Angesicht des ganzen Geschwaders noch schnell versenkten. —

Der Verfolger ist inzwischen ziemlich herangekommen. — Eine ganze Flotte gegen „Goeben" und „Breslau"! Aber wir lassen uns durch die lange Linie der großen Kolosse, die da in schöner Ordnung hinter uns herdampfen, nicht bange machen. —

Im Gegenteil, haben wir den Russen vorhin schon geärgert, soll es jetzt noch besser werden. Es kommt vor allem darauf an, dem Gegner möglichst dicht vor der Nase herumzutanzen und ihn zu

ärgern, damit er uns in seiner Erregung auf den Fersen bleibt und bei der Jagd immer mehr nach Osten abgelenkt wird. —

Ein ganz freches Manöver wird zu diesem Zweck gemacht.

Immer näher lassen wir die Russenflotte kommen. Bald ist sie auf Schußweite querab von uns.

Die Russen werden sich nicht schlecht wundern über unser Gebaren. Aber es kommt noch besser.

„Breslau" soll sich nämlich, wenn die „Goeben" etwa noch 15 000 Meter von dem feindlichen Geschwader entfernt ist, zwischen uns und den Russen legen und uns durch starke Rauchentwicklung decken. — Die Absicht, dem Gegner dadurch in letzter Minute das bei der günstigen Entfernung so sichere Ziel zu entziehen, gelingt großartig! —

Voller Eifer steuert das ganze russische Geschwader auf das seltene Wild los, das da anscheinend sorglos herumbummelt. Jetzt ist der große Augenblick für die Schwarze-Meer-Flotte gekommen, denken sie sicherlich drüben, und richten genau ihre Geschütze.

Aber falsch gedacht! — In diesem Augenblick legt sich die „Breslau" tollkühn zwischen uns und die feindliche Flotte und läßt im Vorbeischeren so starken Rauch ab, daß wir verschwinden. Als der Russe sich so genarrt sieht, muß ihn furchtbare Wut gepackt haben. Auf der ganzen feindlichen Linie blitzt es plötzlich auf. Einen Augenblick lang steht die „Breslau" mitten in ganzen Scharen von Wassersäulen und Fontänen. Ein schaurig-schönes Bild. Unsere „kleine Schwester" hat aber großes Glück. In ihrer Aufregung schießen die Russen so schlecht, daß die „Breslau" heil aus dem Granatenhagel herauskommt. —

Es ist wieder einmal nichts geworden. So greifbar nahe war der Erfolg und dann gings im letzten Augenblick noch schief. —

Verärgert nimmt die russische Schwarze-Meer-Flotte die Verfolgung wieder auf und legt sich hinter uns. Wir laufen absichtlich nicht

schneller, als der Gegner mit uns Fühlung halten kann. So fällt er tatsächlich auf unsere Manöver herein und gerät immer mehr nach Osten. —

Während wir uns so von dem Russen jagen lassen, kommt von „Hamidie" die Nachricht, daß sie mit den beiden Torpedobooten in guter Fahrt südwärts dem Bosporus zusteuert. Noch sind die Schiffe aber nicht endgültig gesichert. Das Spiel muß von neuem beginnen, das feindliche Geschwader muß weiter an der Nase herumgeführt werden, bis unsere „Hamidie" und die Torpedoboote genügend Vorsprung gewonnen haben.

Stundenlang locken wir nun schon den Russen hinter uns her, der auch immer wieder darauf reinfällt. „Goeben" und „Breslau" müssen ein merkwürdiges Bild abgeben, wie sie so gleichsam den Schrittmacher der russischen Schwarzen-Meer-Flotte spielen, die auch brav hinterdreindampft. —

Wieder dient „Breslau" als Lockmittel für die Meute. Auf Befehl läßt sie sich sacken, immer näher kommt das Geschwader, — spannende, aufregende Momente, der schlanke Kreuzer tänzelt vor den schweren Kolossen herum. — Da ist er wohl doch zu nahe herangekommen! — Aus den Geschützen der ganzen Schwarzen-Meer-Flotte schlagen rote Feuerzungen, auf der ganzen Linie hat es aufgeblitzt. Hinterher steht der Pulverqualm auf dem Wasser und ein mächtiger Donner rollt übers Meer! —

Verflucht, — die Salve lag fast deckend. Um die „Breslau" herum stehen plötzlich wie hingezaubert hochragende Wassersäulen, die dann schäumend in sich zusammenfallen.

Nun aber raus, „Breslau", aus dem Russenfeuer! Einer von diesen schweren Brocken und es ist aus. — Wie ein losgelassener Windhund, der auf ein Wild gehetzt wird, spritzt die „Breslau" mit äußerster Kraft auf einmal vor und schon liegt die nächste Salve zu kurz. —

Wie mag dem Russen jetzt wohl zu Mute sein? Immer, wenn er glaubt, jetzt hat er die „Breslau", schießt sie ihm vor der Nase weg.

Langsam laufen wir jetzt mit südöstlichem Kurs weiter. 4 Uhr nachmittags, den ganzen Tag schon währt die Jagd, und noch immer ist die Russische Schwarze-Meer-Flotte mit musterhafter Ausdauer hinter uns her. Die Zeit vergeht sehr schnell in der russischen Gesellschaft.

Wieder ruft die „Hamidie" und gibt uns ihren Standort. Sie muß sich jetzt auf gleicher Höhe mit uns im westlichen Schwarzen Meer befinden. Bald ist es also geschafft, der kleine Kreuzer und die beiden Torpedoboote können den Bosporus ohne Zwischenfall erreichen. —

Wenn die Russen gewußt hätten, — was gespielt wurde! —

Allmählich können wir nun auch an den Heimweg denken. Lange genug haben wir uns ja mit dem Gegner herumgeschlagen.

Langsam schlagen wir jetzt südlichen Kurs ein, um dann in einem großen Bogen nach Südwesten zu laufen. — Inzwischen ist es Abend geworden. Das russische Geschwader bleibt jetzt sichtlich zurück. Es hat nun wohl genug von der endlosen, nutzlosen Jagd. — Dafür folgen aber die Torpedobootszerstörer noch immer hartnäckig, ja sie kommen sogar langsam auf! —

Aha! Es soll wohl noch ganz besondere Überraschungen geben. Der Russe ist garnicht so dumm und will sich jetzt, wo es dunkel wird, für den Ärger revanchieren, den wir ihm tagsüber bereitet haben. Deshalb schickt er uns die Zerstörer auf den Hals. — Also Torpedobootsangriff! Bei Nacht immer eine gefährliche Sache. —

Langsam hat sich die Dunkelheit aufs Meer gesenkt. Kein Stern am Himmel. In der Finsternis schwindet jede Entfernung, geht jede Raumtiefe verloren. Es ist, als habe die trostlose Schwärze alles ringsum verschluckt.

Dunkel in Dunkel, ohne den geringsten Lichtschimmer laufen wir in die pechschwarze Nacht hinein. —

Es ist wieder mal so, wie wir es gerade jetzt nicht brauchen können, wo die Zerstörer uns auf der Spur sind. Die werden sich natürlich freuen. Sie sind jetzt in ihrem Element, die schwarzen Gesellen, und werden sicherlich die Zeit bis zum Mondaufgang ausnutzen wollen.—

Gegen 11 Uhr kommt der Mond erst herauf. Die schlimmste Zeit ist dann vorbei. Ganz so ungeniert können die Zerstörer dann nicht mehr arbeiten wie jetzt in dem undurchdringlichen Dunkel. Bis dahin aber wird die Sache gefährlich. Die Ausguckposten werden deshalb überall verdoppelt. Es heißt jetzt höllisch aufpassen. —

Die Situation ist alles andere als gemütlich. Man fährt im Ungewissen dahin und kann nur auf alles gefaßt sein. — Seltsam, wir verwünschen jetzt die Finsternis und sehnen den Augenblick herbei, wo das bleiche Mondlicht auf dem Wasser liegt, und der Feind hat umgekehrt die Dunkelheit zum Bundesgenossen und haßt die verräterische Helligkeit. Dem einen sin Uhl, dem anderen sin Nachtigall!

Wir sind jetzt auch mit der Fahrt heraufgegangen und brausen wie ein Gespenst dahin. Mit russischen Torpedobooten darf man nicht viel spaßen. —

Alles ist gespannt. Zahllose scharfe Augenpaare bohren sich in die Schwärze ringsum, starren und spähen in die Nacht hinein. Nichts ist zu sehen. —

Aber während das Auge versagt und hilflos an der undurchdringlichen Dunkelheit abprallt, schärft sich ein anderer Sinn, — der angestrengt in die nächtliche Stille lauscht. Und in der Atmosphäre beginnt es sich zu regen, — russischer Funkverkehr! — Die Zerstörer, unsere unsichtbaren Verfolger, sind es, die sich in der pechschwarzen Nacht verständigen und — sich verraten! Die fernen Stimmen werden immer lauter, — wir in der Funkstation hören an dem sehr regen Funkverkehr, daß der Feind ziemlich schnell aufkommt. — Ein Glück, daß er überhaupt funkt. — Was würden wir sonst wohl anfangen?

Eine Meldung nach der anderen wandert von uns zur Kommandobrücke. Wir haben alle Hände voll zu tun. — Inzwischen ist es 10 Uhr nachts geworden. Also noch eine lange Stunde bis zum Mondaufgang! Selten hat wohl jemand darauf so gewartet, wie wir in dieser stockdunklen Nacht. —

Jetzt wird es aber gefährlich! — Der Russe weiß so gut wie wir, daß seine Zeit bald um ist. Der Funkverkehr der Zerstörer wird so laut, daß wir unseren Detektor fortwährend neu einstellen müssen. Er fängt bald an zu schmoren! —

Im Krieg hatten wir ja noch keine Audionröhren, sie kamen erst 1918 zur Anwendung. So hatte jeder Wachgänger bei uns an Bord seinen eigenen Detektor. Er wurde wie ein rohes Ei behandelt. —

Der Russenverkehr wird inzwischen unerträglich; kaum, daß man noch die Hörer an den Ohren vertragen kann. — In nächster Nähe müssen die unheimlichen Nachtgespenster sein und doch ist nichts zu sehen. Sie wollen sich unbemerkt in dem schützenden Dunkel an ihr Wild heranschleichen. —

In höchster Spannung und lauernder Erwartung steht alles an Bord auf den Gefechtsstationen. Die Augen schmerzen schon bei dem ständigen In-die-Nacht-hinausstarren. Vielleicht, daß man doch auf dem schwarzen Wasser einen dunklen Schatten heranhuschen sieht. —

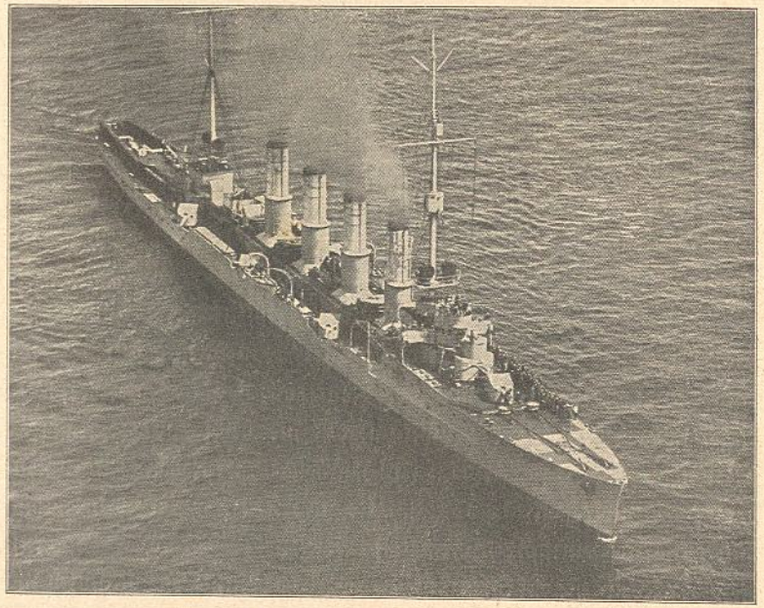
Indes ist Hochbetrieb in der Funkstation! — Wir lauschen fieberhaft auf jedes Zeichen, das den Feind verrät.

Jetzt gibt der Russe anscheinend an ein anderes Boot: „der erste abgeschossen"!

Donnerwetter, was soll das bedeuten? — Fast im gleichen Augenblick ruft uns aber auch die „Breslau" mit ihrem Paulsen-Sender. — Antwort von uns, und schon teilt uns die „kleine Schwester" mit, daß die russischen Zerstörer in unserer Rauchwolke aufkommen! „Breslau" bittet, unsere Scheinwerfer bereitzuhalten. Auf ihren Anruf sollen wir die Lichtkegel auf unsere eigene Rauchfahne richten und die

Zerstörer beleuchten. — Donnerwetter, da müssen sie aber schon dicht dran sein — jeden Augenblick kann die verräterische Spur in dem phosphoreszierenden Wasser aufleuchten, — der Torpedo, der die Katastrophe bedeutet. —

Ein paar Augenblicke rinnen so in allergrößter Spannung dahin. Was wird die nächste Minute bringen? —



Ja, wenn wir unsere „kleine Schwester" nicht gehabt hätten!

Die Ausguckposten an Deck starren in die pechschwarze Nacht — sie sehen trotz allem wieder nichts. Zu dunkel ist es. — Gespenstisch zieht in der Finsternis der schwarze Rauch der „Goeben" nach achtern ab. Bei der schnellen Fahrt und dem Gegenwind wird er nach unten gedrückt und liegt etwas nach Steuerbord auf dem Wasser wie ein dunkler Schleier, den wir hinter uns herziehen. In immer neuen Wolken wälzt es sich aus den Schloten und weht hinaus in die Nacht.

Da ist nun erst recht nichts zu sehen. Aber die russischen Zerstörer werden sich um so mehr freuen. — Die beste Gelegenheit, geschickt in dem auf der Wasserfläche lagernden schwarzen Rauchschleier heranzukommen und den vernichtenden Schuß anzubringen. —

Wieder hören wir russische Meldungen: „der zweite, der dritte abgeschossen!" — Es kann sich nur um abgeschossene Torpedos handeln, die der Russe damit meint. —

Tatsächlich, — der Ausguckposten am Heck sieht auch in dem schwarzblinkenden Wasser hell leuchtende Bahnen — die Spuren abgeschossener Torpedos, die nicht weit vom Heck vorbeihuschen. — Die waren schon für uns bestimmt! —

Für einen Augenblick ist noch tiefe Stille, dann aber bricht mit atemberaubender Schnelligkeit ein schauerlich schönes Schauspiel in der nächtlichen Dunkelheit los. —

Funkspruch der „Breslau" an uns: „Scheinwerfer nach achtern leuchten!" Schnell geht die Bitte aus der Funkstation auf die Kommandobrücke und im nächsten Moment reißen die Scheinwerfer der „Goeben" eine blendende Lichtgasse in die pechschwarze Finsternis. Grell beleuchtet wogt in dem strahlenden Lichtkegel eine qualmende Masse — unsere eigene Rauchwolke und deutlich stehen in nächster Nähe wie gespenstische Schemen fünf niedrige Boote, — die russischen — Zerstörer, die mit schneller Fahrt in unserem Rauch daherlaufen. Erbarmungslos hält der weiße Fangarm sie mit seinen 4000 Lichtkerzen fest. —

Augenblicklich geraten die so jäh entdeckten Boote, durch das grelle Licht geblendet, etwas durcheinander und werden unsicher. Um so mehr, als im gleichen Moment auch schon seitwärts in dem Dunkel lange Feuerzungen aufblitzen und ein mächtiger Donner die nächtliche Stille zerreißt. — Krachend schlägt die Salve der „Breslau" aus den Rohren. Sie liegt fast deckend, dicht vor dem ersten Boot. — Im nächsten Moment folgt die zweite, — die sitzt!

Feuergarben steigen jäh auf dem russischen Zerstörer hoch. Man hört das Krachen explodierender Granaten, — der hat genug! Das Boot sinkt! —

Jetzt kommt das nächste dran, ein Werk von Sekunden. Phantastisch die einschlagenden Geschosse, während der grelle Scheinwerferkegel seine Opfer festhält — der zweite Zerstörer ist erledigt — er sinkt, der erste ist schon unter Wasser verschwunden. Nun der dritte! Hell lodern wieder die Flammen auf, aber im Nu macht das Boot einen scharfen Bogen und verschwindet urplötzlich in der Nacht. Auch die anderen drehen sofort ab und tauchen im schützenden Dunkel unter. —

Blitzschnell hat sich alles abgespielt. Tiefste Dunkelheit und Schweigen umgibt uns wieder. Der nächtliche Spuk ist vorüber.—

Es war aber auch höchste Zeit. Verdammt gut hatten die Russen sich den Angriff in der pechschwarzen Nacht ausgedacht. Ein Glück, daß die Zusammenarbeit mit der „Breslau" so geklappt hat. —

Wir atmen alle wie von einem schweren Unheil befreit auf. —

Der Russe hat jedenfalls genug für diese Nacht. — Ein wilder Funkverkehr zwischen den übriggebliebenen Booten folgt, — nach kurzer Zeit flaut er ab und verliert sich. Die Russen haben einen weiteren Angriff aufgegeben. — In einer Viertelstunde geht der Mond auf, dann wird es heller und damit ist auch die Gelegenheit für einen Torpedobootsangriff vorbei.

Nachher werden sie wohl alle Hände voll zu tun haben, um ihre Kameraden von den zwei versenkten Booten aus dem Wasser zu fischen. Es muß ein schöner Schreck für die Russen gewesen sein, als sie sich plötzlich entdeckt sahen. —

Wie uns später der Kollege R. von der „Breslau" erzählte, hatten die Ausguckposten des kleinen Kreuzers, der in unserer leuchtenden Kiellinie fuhr, vor sich an Steuerbord plötzlich die in der tiefen Dunkelheit hell leuchtenden Bugwellen der aufkommenden Zerstörer

entdeckt. Wie Spürhunde schlichen die Boote in unserem tief aufs Wasser gedrückten Rauch an die „Goeben" heran. —

Sofort wurde da der erste Funkspruch mit der Bitte, die Scheinwerfer klar zu machen, an uns gegeben. Im Nu schor dann die „Breslau" aus unserer Kiellinie heraus und legte sich in schneller Fahrt querab zu den Zerstörern. Die glaubten sich noch immer unbeobachtet. — Dann folgte der zweite Funkspruch: „Scheinwerfer leuchten". —

Etwa 100 bis 200 Meter waren die Russen nur noch von der „Goeben" entfernt, da setzte das vernichtende Feuer der „Breslau" aus dem Dunkel ein. —

Lange Zeit noch verulkten uns die „Breslau"-Leute mit diesem nächtlichen Intermezzo. Wenn sie nicht gewesen wären, hätten die Russen erst noch ihre Namen an unser Heck geschrieben, bevor sie uns versenkten, meinten die Kameraden von unserer „kleinen Schwester"! — Und so ganz unrecht hatten sie wohl nicht. — So dicht waren die Zerstörer an die „Goeben" herangekommen. —

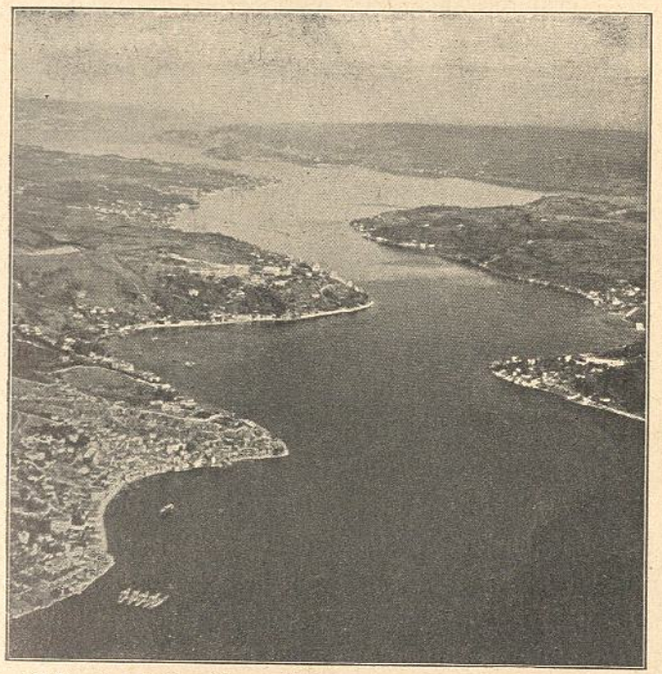
Der zweite Teil der Nacht verläuft ruhig, wir können uns etwas von der Aufregung erholen. Der Mond ist am Firmament hochgestiegen, und in seinem Schein glänzt das Meer silbern auf.

Wunderbar still ist die Nacht, — mit mäßiger Marschgeschwindigkeit halten „Goeben" und „Breslau" Kurs auf den Bosporus. Am Mittag des nächsten Tages kommen voraus die felsigen Gestade der Einfahrt in Sicht — wieder einmal ist es geschafft. Während wir den blauen, sonnigen Bosporus hinuntergleiten und froh nach den lachenden Ufern hinüberschauen, kommt uns jetzt die nächtliche Begegnung mit den russischen Zerstörern wie ein seltsamer Spuk vor. Die Anstrengungen der Osterfahrt sind schon halb vergessen.

Ein paar Stunden vor uns sind „Hamidie" und die beiden Torpedoboote eingelaufen. Sie kamen glücklich nach Hause. Unsere Mühe ist wenigstens nicht umsonst gewesen.

Nun liegen wir wieder in der Stenia-Bucht. „Goeben" hat ihre erste Probe nach der Reparatur glänzend bestanden.

Die Besatzung hat Ruhe, — wer schlafen will, kann schlafen. Wer Urlaub hat, kann an Land gehen. — Die an Bord gebliebene Wache



Während wir den blauen, sonnigen Bosporus hinuntergleiten, kommt uns das Vergangene wie ein seltsamer Spuk vor.

macht inzwischen klar zur Kohlenübernahme. Der nächste Tag bringt wieder schwere Arbeit. —

Unser Osterfest 1915 ist vorüber.

•

Ein paar ruhige Tage gehen dahin, — dann bringt der 25. April eine ganz neue Erscheinung in der Kriegsführung unserer Gegner. —

Es ist morgens 8 Uhr, da meldet die Funkstation Kawak am Bosporus das Herannahen bedeutender Streitkräfte. Die russische Schwarze-Meer-Flotte ist im Anmarsch. — Kurze Zeit darauf ruft auch Tschanak, daß sich englische und französische Kriegsschiffe mit zahlreichen Truppentransportdampfern der westlichen Küste von Gallipoli nähern.

Auf beiden Seiten der Meerengen soll also der Angriff gleichzeitig erfolgen!

Zunächst heißt es da abwarten und aufpassen, wie sich die weiteren Ereignisse entwickeln. Es wird jedenfalls einen kritischen Tag geben. Von zwei Seiten wollen sie uns in die Zange nehmen. —

Bald stellt sich heraus, daß es am Bosporus nicht so schlimm ist. Die russische Schwarze-Meer-Flotte eröffnet aus großer Entfernung eine kurze Kanonade auf die Felsenklippen und verschwindet dann wieder. — Dafür entbrennen drüben auf der anderen Seite um so heftigere und erbitterte Kämpfe.

Nach den furchtbaren Verlusten vom 18. März wollen die Alliierten ihr Glück jetzt in anderer Form versuchen. Die reine Flottenoperation hat sich für die Bezwingung der Dardanellen als ungeeignet, ja unmöglich, erwiesen. Damit ist der gutorganisierten Verteidigung nicht beizukommen. So entscheidet sich die Entente jetzt für ein kombiniertes Unternehmen, die reine Flottenoperation wird durch ein Landungsunternehmen der englischen Armee abgelöst, bei dem die Entscheidung dem Heer zufällt, und die Flotte nur noch die Aufgabe der Sicherung und Feuerunterstützung hat.

Unter dem Schutz der schweren Schiffsartillerie finden auf Gallipoli gleichzeitig an verschiedenen Stellen die ersten umfangreichen Truppenlandungen statt.

Wieder schwillt der Lärm der Schlacht zu ungeheurer Gewalt. Die Verteidiger wehren sich heldenhaft, aber erbittert stößt der Gegner vor und setzt immer neue Kräfte ein. Die Übermacht wird allmählich zu groß, so gelingt das Landungsunternehmen der Alliierten. Ein zäher Stellungskrieg entbrennt auf Gallipoli. Von der „Goeben"-Mannschaft werden bald darauf besondere Maschinengewehrabteilungen zusammengestellt und in das Kampfgebiet abkommandiert. —

Zu denken gab vor allem der gleichzeitige Angriff auf die Meerengen. Also ein verabredeter, gemeinsamer Vorstoß, bei dem den Russen die Aufgabe des Ablenkungsmanövers zufiel.

Goeben-Leute gehen nach den Dardanellen.

Da heißt es jetzt für uns Funker mächtig aufpassen, denn irgendwie mußte ja schließlich die Verständigung unserer Gegner über die Meerengen hinweg erfolgt sein.

Vielleicht gelingt es uns, dies Geheimnis einmal zu lüften und den Herren die weiteren Verabredungen glücklich zu verderben.

Bald finden wir dann auch die Erklärung für das gemeinsame Vorgehen der feindlichen Mächte.

Unsere Gegner haben sich die Sache wirklich recht gut ausge-

Gefreiheitsmuseum der Deutschen Bücherei (Buchstabensammlung)

dacht und versprachen sich wohl recht viel davon. — Ja, wenn es keine „Goeben"-Funker gegeben hätte! —

Eines Tages, während wir wieder mit großer Ausdauer lauschen, was sich in der Atmosphäre regt, hören wir, wie der russische Kreuzer „Kagul" im Schwarzen Meer auf der 1000-Meter-Welle Telegramme an den vor kurzem aus den ostasiatischen Gewässern vor den Dardanellen eingetroffenen Kreuzer „Askold" absetzt. Und zwar merken wir weiter, daß „Kagul" nur als Zwischenstation tätig ist und die ihm von Sebastopol zugefunkten Telegramme an „Askold" weitergibt.

Die Großstation von Sebastopol besaß nicht die nötige Sendeenergie, um mit dem „Askold" direkt in Verbindung zu treten. Die Russen halfen sich deshalb in dieser Weise, daß sie den „Kagul" als Zwischenstation einschalteten. Der russische Kreuzer mußte sich in der Gegend der anatolischen Schwarzen-Meer-Küste aufhalten und den Vermittler spielen.

So kam die direkte Verbindung zwischen Sebastopol und „Askold" zustande. Es ging immer: Sebastopol—„Kagul"—„Askold" und umgekehrt. Der Verkehr spielte sich zum größten Teil während der Nacht ab. Bekanntlich lassen sich dann größere Reichweiten erzielen. —

Nachdem wir hinter das Geheimnis unserer Gegner gekommen sind, ist die nächste Aufgabe, die gegenseitige Verständigung zwischen dem alliierten Geschwader vor den Dardanellen und der russischen Schwarzen-Meer-Flotte zu überwachen und nach Möglichkeit zu stören. —

Das wird dann gründlich besorgt! —

Eine Nacht hindurch beobachten wir den ganzen Verkehr, der sich in chiffrierten Gruppen abspielt. Sie müssen sich doch sehr viel zu erzählen haben, die Engländer und Russen. — Aber dann, in der folgenden Nacht, muß der „Kagul" doch was erleben! —

Die Russenfunker werden bildschön geflucht und gewettert haben, als jedesmal, wenn eben die Verständigung hergestellt ist, der Sender der „Goeben" auf die gleiche Welle einfällt und jede Übermittlung der Telegramme an „Askold" unmöglich macht. Beim besten Willen ist da keine Verständigung zu erzielen. Sofort, wenn „Kagul" einen neuen Anlauf nimmt, funken wir nach Herzenslust dazwischen.

Wir in der Funkbude haben natürlich unseren Heidenspaß an der Geschichte.

Zehn Tage und zehn Nächte lang versucht der Russe sein Glück. Mal muß es doch klappen, denkt er sich. Aber wir sind ewige Wächter. Kaum geht es los, sitzen wir auch schon wieder in der Welle drin und stören, daß dem „Kagul" wohl die Augen übergehen.

Immer wieder versucht er, die Verbindung herzustellen, es ist nichts zu machen. Wir haben natürlich unseren Heidenspaß an der Geschichte und stellen uns so richtig die verärgerten und verzweifelten Gesichter der „Kollegen" auf der anderen Seite vor.

Schließlich gibt der Russe sein Vorhaben auf. — Die „Goeben"-

Funker sind eben zu gut eingefuchst und verstehen sich auf den Krieg im Äther. —

Einmal in diesen Tagen meldet sich der „Askold" sehr, sehr schwach und ruft seinen Freund „Kagul" im Schwarzen Meer. Der hört ihn aber nicht. Er ruft seinerseits vielmehr immer wieder den „Askold". —

Eine Weile hören wir uns das in der Funkstation der „Goeben" an. Es macht uns Spaß, dieses gegenseitige Suchen und Rufen. Schließlich verfallen wir auf einen glänzenden Gedanken. Der Kreuzer „Askold" hat eine tönende Station, das wissen wir. Wir stellen also unseren Sendeton genau auf den Ton der „Askold"-Station ein und melden uns mit schwacher Sendeenergie bei „Kagul" als der langgesuchte „Askold"! —

Der Versuch klappt ausgezeichnet. Voller Freude, daß ihm die Verständigung endlich geglückt ist, beginnt er sofort eifrig Telegramme an den vermeintlichen „Askold" abzusetzen. Eine ganz stattliche Anzahl von Telegrammen gibt er so an uns. — Ein Glück nur, daß er unser dröhnendes Gelächter nicht hören konnte. Jedenfalls wird der brave „Kagul" wohl sehr überrascht gewesen sein, als er von dem „Askold" nie eine Antwort auf seine Funksprüche bekommen hat. —

Die Falle!

Am 9. Mai, nachmittags 4 Uhr 30, ist die „Goeben" wieder von einer Fahrt im Schwarzen Meer zurückgekehrt.

Langsam fuhren wir den Bosporus hinunter in unsere schöne Stenia-Bucht. Zwei Kohlendampfer haben wir von Songuldak mitgebracht.

Kaum hat die „Goeben" am Kai festgemacht, heißt es auch schon „Klarmachen zur Kohlenübernahme". — Die Mahonen mit den schwarzen Diamanten kommen längsseits.

Wir haben alle mächtige Wut auf den Russen und stürzen uns mit Ingrimm auf die Arbeit. — Ein russisches U-Boot hat uns einen bösen Streich gespielt. Wir hatten vor Songuldak auf das Auslaufen der Dampfer gewartet. Sie waren gerade fertig und hatten eben den Hafen verlassen, da passierte auch schon das Unglück. Dicht bei dem Hafen wurde der letzte Dampfer plötzlich von irgendwoher torpediert. Das tückische Geschoß muß ein mächtiges Loch in den Schiffskörper gerissen haben, denn als die Wassersäule, die an dem Dampfer plötzlich hochging, verschwunden war, war auch vom Dampfer nichts mehr zu sehen. Statt der drei Kohlendampfer an Backbord, sahen wir nur zwei.

Die ganze Geschichte kam so überraschend, daß wir uns erst die Augen rieben, um recht zu sehen, wo der Dampfer denn eigentlich geblieben war. — Der war aber weg! — Wir kamen mit zwei Kohlendampfern nach Hause.

Diese Frechheit des russischen U-Bootes hat uns natürlich mächtig geärgert. Wir kohlen wie die Wilden, um nicht so viel an das Malheur denken zu müssen. —

5 Uhr nachmittags. Ich mache schon wieder Dienst. Der richtige Dauerwächter bin ich in der Funkstation der „Goeben". Wenn wir draußen sind im Schwarzen Meer, ist die Funkbude meine Gefechtsstation. Auch außerdienstlich muß ich gewöhnlich in der Nähe bleiben, um nötigenfalls Telegramme zu übersetzen. — Also eben noch auf See Dienst gemacht und schon bin ich hier im Hafen wieder dran. Aber es hilft ja nichts. — Es ist eben Krieg!

Hallo, was ist denn nun los? —

Songuldak ruft ja so aufgeregt und hat ein dringendes Telegramm? Da muß dicke Luft sein! — Es ist 5 Uhr 30 abends inzwischen geworden.

Schnell wird das Telegramm dechiffriert. Da kommt auch schon die Bescherung heraus: „Der russische Kreuzer ‚Kagul' hat vor Son-

guldak geankert und setzt in Booten Truppen an Land aus. Er scheint die Absicht zu haben, die Funkstation, die von der Seeseite schlecht zu erreichen und unter Feuer zu nehmen ist, durch die Landungsmannschaften zu zerstören." —

Donnerwetter, der Russe wird aber auch immer dreister, denke ich im ersten Augenblick. Das hat er bis jetzt nicht riskiert. — Na wartet nur! — Die Strafe wird nicht ausbleiben. —

Zehn Minuten mögen vergangen sein, daß wir die Hiobsbotschaft an den F.T.-Offizier geschickt haben, da kommt der Läufer auch schon zurück und teilt uns mit, daß wir Dampf auf in allen Kesseln hätten. Es ginge gleich in See, nach Songuldak, die Kohlenübernahme wäre sofort eingestellt worden.

Die Nachricht hat denn doch zu sehr eingeschlagen. Mit dem Ruhetag morgen ist es aus. Die Vorbereitungen zum Auslaufen gehen jetzt garnicht schnell genug.

Schon ist der F.T.-Offizier bei uns in der Funkstation. Im nächsten Augenblick sind die Leinen losgemacht und die „Goeben" steuert aus der Stenia-Bucht hinaus auf den Bosporus, dem Schwarzen Meer entgegen. Da wir vor kurzem erst eingelaufen sind, waren die Kessel noch garnicht abgekühlt und in kurzer Zeit waren wir fahrtbereit. —

Auf dem Bosporus dreht die „Goeben" auf. Immer schneller gleitet die uns entgegenkommende Strömung an den Schiffswänden vorbei. Mit immer gleichmäßigerem und schnellerem Beben geht das Schiff mit der Fahrt herauf — der Rächer naht! —

Der Abend hat sich schon über das Schwarze Meer gesenkt, als die „Goeben" die Bosporus-Ausfahrt passiert. —

Inzwischen debattieren wir lebhaft in der Funkstation. Alles ist verärgert über die Frechheit des „Kagul". Mir will das Ganze aber noch nicht recht in den Kopf. Ein unbestimmtes Empfinden sagt mir, daß der Russe vielleicht ganz andere Pläne schmiedet. — Als ich

meine Bedenken dem F.T.-Offizier vorhalte und erkläre, es könne sich bei der „Kagul"-Angelegenheit doch sehr leicht um eine Falle handeln, die der Russe gestellt habe, um uns nur herauszulocken und der „Goeben" auf dem Rückweg vor dem Bosporus dann aufzulauern, meint er: „Ach wo, der wird schon Truppen landen wollen. Dem wollen wir mal zeigen, was Truppenlanden heißt. Mal müssen wir den ‚Kagul' doch fassen und jetzt in der Nacht können wir ihn am besten überraschen. Daß wir eingelaufen sind, wird er ja wohl schon wissen, daß wir aber gleich wieder auslaufen, wird er sich kaum träumen lassen." —

In schneller Fahrt geht es mit östlichem Kurs nach Songuldak.

Inzwischen ist es völlig dunkel geworden. Ruhig hebt und senkt sich das Meer in der nächtlichen Stille. —

Wenn wir den „Kagul" nur erwischen, ist unser einziger Wunsch. Da, — um 9 Uhr 30 meldet sich Songuldak wieder. Der russische Kreuzer hat ganz plötzlich seine Landungstruppen wieder zurückgezogen. Der seltsame Besuch scheint nur eine Demonstration gewesen zu sein. „Kagul" sei in nördlicher Richtung wieder davongefahren! —

Donnerwetter, nun haben wir uns so beeilt und jetzt ist es trotzdem zu spät. Außerdem mutet die ganze Geschichte doch recht merkwürdig an. Irgendetwas muß dahinter stecken. „Kagul" wird doch im Ernst nicht in Songuldak vor Anker gehen, nur um dann wieder zu verschwinden? — Merkwürdig! — Was sollte das ganze Unternehmen bedeuten? — Na, wir werden ja sehen. —

Vorläufig heißt es erst mal weiterfahren nach Songuldak. Alles ist aufs Äußerste gespannt. Die Ausguckposten spähen und starren angestrengt in die Nacht hinaus. Womöglich blüht uns irgendwo eine böse Überraschung in der Dunkelheit. — Aber es bleibt alles ruhig. —

Nachts gegen 11 Uhr 30 stehen wir vor Songuldak, vom Russen ist nichts zu sehen. Er ist sicher schon wieder weit draußen auf See. —

Da bleibt nichts weiter übrig als wieder langsam nach dem Bosporus zurückzudampfen. Langsam, weil wir ja wegen der Minengefahr und der russischen Unterseeboote nicht vor Hellwerden einlaufen können. Wir wissen ja noch von Weihnachten her genügend Bescheid und noch einmal wollen wir uns der Gefahr nicht aussetzen.

Die Nacht hindurch laufen wir heimwärts und stehen am anderen Tag um 6 Uhr 20 in der Frühe nicht mehr weit vom Bosporus. Die ganze Fahrt ist ruhig verlaufen, kein feindliches Schiff kam in Sicht. Trotzdem gefällt uns diese merkwürdige Stille nicht. Ich muß immer noch an das seltsame Verhalten des „Kagul" denken. So dumm sind doch schließlich die Russen auch nicht, daß sie planlos, ohne einen bestimmten Zweck, operieren.

Es liegt jedenfalls etwas in der Luft, etwas Unruhevolles und Lauerndes, das sich in eigentümlicher Weise allen Nerven mitteilt. —

Mitten in derartige Überlegungen platzt plötzlich der dringende Anruf der türkischen Funkstation Okmeidan. „Goeben" antwortet. —

In dem Augenblick aber, als Okmeidan zu senden beginnt, fällt auf einmal eine ganze Menge russischer Sender in die Welle der türkischen Funkstation!! —

Wir werden gestört, eine ganze Meute von Russensendern sitzt auf der Welle und funkt wie wild dazwischen. — Donnerwetter, was hat denn das zu bedeuten?

Blitzartig schießt es mir durch den Kopf, daß ich vielleicht doch mit meiner Vermutung recht habe, daß die Geschichte von Songuldak nur eine Falle war und daß wir bei unserer Rückkehr die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte vor dem Bosporus antreffen! —

Zum Nachgrübeln ist indessen keine Zeit. Viel wichtiger ist es im Augenblick, mit Okmeidan in Verbindung zu kommen. Aber es gelingt nicht, zu gut stört der Russe jeden Verständigungsversuch. —

Eine verteufelte Situation.

Okmeidans Meldung ist sicher äußerst wichtig. Vielleicht soll sie

des Rätsels Lösung bringen, was der Russe eigentlich im Schilde führt. — Ganz geheuer ist es jedenfalls nicht. — „Goeben", hüte dich!

Wenn wir nur Okmeidan aufnehmen könnten! Aber unsere russischen Kollegen sind auf dem Posten.

In derartigen Fällen gibt es nur einen Ausweg: Blind senden! Ein Telegramm, das man dem Empfänger wegen feindlicher Störung nicht in der üblichen Weise zustellen kann, wird mehrere Male nacheinander wiederholt. Häufig gelingt es dann dem aufnehmenden Funker, wenigstens ab und zu eine der chiffrierten Gruppen durchzuhören. —

Gott sei Dank, — Okmeidan hat natürlich auch gemerkt, was los ist und beginnt auch prompt blind zu senden.

Schwer, sehr schwer macht es einem der Russe, er will um jeden Preis die Verständigung vereiteln. Aber schließlich gelingt es mir und meinem Kameraden Martin mit Mühe und Not doch, einige Gruppen des Okmeidan-Telegramms zu bekommen, obwohl die Russensender ein Höllenkonzert vollführen.

„... Flotte ... 17 ... Bosporus ... Torpedoboote ...", das ist alles, was wir dem Russen abgerungen haben. Es genügt uns aber, wir wissen jetzt Bescheid. Der Russe hat uns tatsächlich eine Falle gestellt und lauert vor dem Bosporus auf uns mit seiner ganzen Schwarzen-Meer-Flotte. Der Funkspruch lautet sicher: Die russische Flotte steht in einer Stärke von 17 Schiffen vor dem Bosporus! —

Alle Achtung, das hat der Gegner so fein eingefädelt, daß wir ihm richtig ins Garn gegangen sind. Denn daran, daß das russische Geschwader vor dem Bosporus lauert, ist leider kein Zweifel. Ein bündiger Beweis war schon die klotzige Sendeenergie, mit der die russische Flotte uns gestört hatte. Da die „Goeben" nicht weit vom Bosporus ist, konnte das feindliche Geschwader auch nur vor dem Bosporus stehen. Die Lautstärke ist ein untrügliches Barometer für uns Funker. —

Im Laufschritt geht's mit der noch glücklich aufgenommenen Warnung zum Kommandanten. Schon ist der Funkspruch auch auf die Brücke durchgegeben. —

Der Kommandant beauftragt mich, sofort dem I. Offizier auszurichten, daß „Klar Schiff zum Gefecht" angeschlagen werden soll. Derartige Befehle werden natürlich schnellstens ausgeführt. —

Unser Kommandant, Kapitän z. See Ackermann.

Eine Kriegswache ist an den Geschützen, die andere schläft an verschiedenen Plätzen zerstreut den Schlaf des Gerechten. Sie hat nachts wachen müssen und will jetzt schnell noch etwas ruhen. —

Alarm! —

Laut schrillen die Glocken durch die Decks, die Schläfer fahren hoch, für ein paar Augenblicke ein Hasten und Laufen — alles eilt auf die Gefechtsstation, dann ist wieder Ruhe, — „Goeben" ist klar zum Gefecht! —

Die Meldung der Funkstation Ormeidan kam doch reichlich überraschend. Wir dachten schon, nach dem nächtlichen Ausflug heute morgen wieder in unserer Stenia-Bucht zu liegen und die unterbrochene Kohlenübernahme fortzusetzen und jetzt ist es ganz ganz anders gekommen! Der Russe hat uns alles gründlich verdorben. Die Falle, die er uns gestellt hat, ist gut. Jetzt sind wir mit halbgefüllten Bunkern draußen in See und müssen aus diesem Grunde versuchen, möglichst bald in den Hafen zu gelangen. Wir hatten ja kaum mit der Kohlenübernahme begonnen, um unsere zusammengeschmolzenen Vorräte aufzufüllen, als wir schon wieder herausmußten.

Zunächst heißt es, höllisch aufpassen und abwarten, was nun kommen wird. Wir wissen jedenfalls, was uns erwartet: Die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte — 17 Schiffe und wir sind allein! —

Vor dem Bosporus liegt eine leichte Nebelwand. Undeutlich zeichnen sich in dem Dunst an Backbord die felsigen Berge der anatolischen Küste ab.

Angestrengt späht alles voraus. — Wo steht der Feind? —

Da kommt auch schon an der anatolischen Küste der Kreuzer „Kagul" im Dunst in Sicht. Schnell macht er kehrt und läuft nach dem Bosporus.

Einige Minuten vergehen in höchster Spannung, der Nebel zerfließt allmählich, — und dann ist auch schon die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte zu erkennen. Ein phantastischer Anblick, ein unüberbietbar drohendes Bild. In dem schwindenden Dunst malen sich deutlich die Umrisse der wuchtigen grauen Kolosse ab, — in voller Stärke ist das russische Geschwader aufmarschiert und lauert dort unbeweglich auf ein einziges Schiff, auf die „Goeben". Man muß es den Herrschaften schon lassen, sie sind diesmal sehr gründlich gewesen.

Langsam nähern wir uns dem feindlichen Geschwader. — Hat uns der Russe zum Gefecht, zum Durchbruch, gestellt, nehmen wir den Kampf auch an. —

Ein denkwürdiges Ringen von unerhörter Gewalt hebt in der Frühe des 10. Mai an.

Unheilverkündend blitzt es drüben auf der ganzen russischen Linie auf, dumpf rollt der Donner übers Wasser. Drohend fährt es in diesem Augenblick auch aus den Rohren der „Goeben", die erste Salve der Turmgeschütze heult hinüber.

Die schwächeren Kräfte der russischen Flotte sind sofort hinter ihren eigenen Großkampfschiffen in Deckung gegangen. „Goeben" muß den Kampf gegen 6 Linienschiffe führen!

Und wie schwer ist das! — Zuerst nimmt die „Goeben" von den 6 Kolossen die ersten zwei aufs Korn. Alle zugleich können wir ja nicht unter Feuer nehmen. Die Übermacht ist zu groß!

Bei unserem Angriff versuchen wir, den Russen nach dem Bosporus zu drängen, damit er auch von den Befestigungswerken unter Feuer genommen werden kann. Aber er weicht nicht von seiner Position. —

Allmählich schwillt der Lärm der Schlacht. „Goeben" feuert, was die Geschütze hergeben. Immer wieder schlagen aus den Rohren lange Feuerstrahlen, heulen und sausen die Geschosse in die russische Linie. Die bleibt aber keine Antwort schuldig. Reihenweise blitzt es aus den Geschützmündungen der Linienschiffe auf. Mit aller Kraft hämmert die Schwarze-Meer-Flotte auf ihren größten Gegner los.

Zeitweise steht die „Goeben" inmitten ganzer Scharen von Wassersäulen. Immer wieder springen um uns herum die Fontänen der einschlagenden Granaten aus dem Meer empor.

Aber Blitz um Blitz, Donner um Donner löst sich aus den drohend gegen den Feind gerichteten Geschützen. „Goeben" kämpft den Kampf ihres Lebens. Wie ein von der Meute gestelltes edles Wild erwehrt sie sich der Übermacht. Die ganze aufs höchste ausgebildete Kampfkraft des Schiffes ist in diesem Augenblick, da es auf Biegen oder Brechen geht, restlos eingesetzt. —

Der Russe schießt sehr gut, trotzdem hat die „Goeben" noch keinen einzigen Treffer erhalten. Wunderbar aber auch, wie vorzüglich sie manövriert. —

Dafür ist jetzt deutlich zu sehen, wie auf dem zweiten Schiff der russischen Linie „Tri Swjatitelja", Feuergarben hochschießen. Das hat genug! Es zieht sich sofort aus der Gefechtslinie zurück und geht in Deckung. Ein Gegner weniger!

Aber die Übermacht ist trotzdem noch groß genug! Sehr gefährlich für uns ist, daß der kleine Kreuzer „Kagul" gleich zu Beginn des Gefechts so in Stellung gegangen ist, daß er den seitlichen Beobachter spielen kann. Die ganze Zeit liegen die russischen Geschosse fast deckend. Infolge der Seitenbeobachtung war der Gegner schnell eingeschossen, — es regnet nur so von Granaten um die „Goeben" herum. Klatschend fährt der eiserne Hagel ins Wasser. Liegt er vor uns und steigen die Wassersäulen hoch, ist zeitweise jede Sicht genommen. „Goeben" verschwindet hinter dem schäumenden Gischt, so aufgewühlt ist das Meer. —

Zuerst gab der „Kagul" als seitlicher Beobachter seine Meldungen auf funkentelegraphischem Wege an das russische Flaggschiff. Aber fast ebenso schnell lagen wir mit dem großen Sender der „Goeben" in derselben Welle und machten jede Übermittlung seiner Beobachtungen unmöglich. —

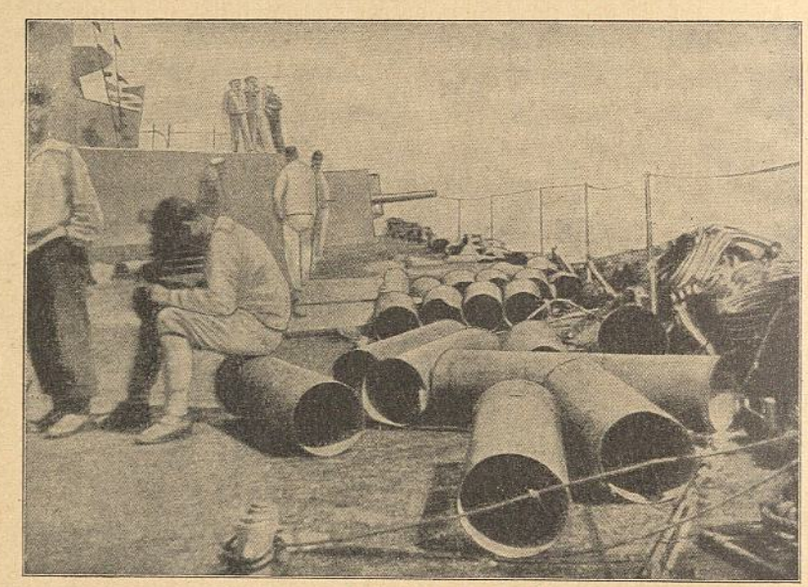
Sofort machte darauf der „Kagul" seinen Scheinwerfer klar und morste seine Meldungen hinüber. Da waren wir natürlich machtlos.

Vom „Kagul" genau unterrichtet, schießt der Russe auch wirklich vorzüglich. Die Luft wird immer dicker. —

Inzwischen ist es 7 Uhr morgens geworden. Schon 30 Minuten tobt der Kampf, 30 Minuten steht die „Goeben" in ununterbrochenem Gefecht auf 14 000 Meter der gesamten russischen Schwarzen-Meer-Flotte gegenüber. — Dann muß das todesmutige Schiff eine Gefechtspause einlegen. Die Besatzung muß sich etwas erholen. —

Wir nehmen jetzt Kurs auf „Kagul", um den kleinen Kreuzer von seinem Beobachtungsposten abzudrängen. Fluchtartig verläßt er auch sofort seine Position und läuft zu seinem Geschwader. —

Nach dem Lärm der Schlacht, der die Luft erzittern machte, ist jetzt wieder Ruhe, eine beinahe unheimliche Stille lagert über dem Wasser.



Während der Gefechtspause.

Aber nicht lange. — Unser Kohlenmangel zwingt uns zu einem neuen Angriff. Wir müssen durch.

Von neuem bricht es gleichsam mit verstärkter Gewalt los. „Goeben" hat nach 15 Minuten Pause den Kampf gegen die Übermacht wieder aufgenommen und setzt wieder zum Durchbruch an.

Hüben und drüben blitzt und donnert es, steigen Wassersäulen und Fontänen empor. Beide Seiten liegen zeitweilig im Pulverqualm. Erbittert wird auf beiden Seiten gekämpft. — Ein furchtbares Ringen vor dem Bosporus, ein Schiff gegen eine Flotte! —

Da, jetzt hat der erste der russischen Kolosse, das Führerschiff, „Joann Slatoust", einen Treffer abbekommen. Deutlich sah man die Feuergarben hochsteigen. —

Wieder hält die „Goeben" ganz allein dem heranheulenden Eisenhagel stand. Bis zum letzten steigert sich die Kampfkraft des Schiffes. Schuß um Schuß fährt aus den Rohren, — ununterbrochen schaffen die Munitionsaufzüge Granaten und Kartuschen nach oben.

Plötzlich eine Erschütterung, — durch den ganzen Schiffskörper der „Goeben" fährt es.

Was war das?

Ein Treffer, — eine Mine? — Wir, die wir im Innenschiff der „Goeben" unsere Gefechtsstation haben, sind aufs äußerste gespannt. Man weiß ja nie, was um einen herum vorgeht, was in der Außenwelt passiert. Besser haben es in dieser Beziehung die Geschützmannschaften, die auf ihren Gefechtsstationen durch die Schießscharten alles, was sich da während des Kampfes abspielt, beobachten können.

Immer noch warten wir auf den Moment, wo sich das Schiff zur Seite legen soll. Auf Minen-Laufen, das ist eine Sache, die wir schon zur Genüge kennen. —

Aber seltsam! — Es passiert nichts Derartiges. Unser braves Schiff feuert weiter. Immer wieder der deutlich spürbare Ruck, wenn eine Salve des schweren 28 cm-Kalibers aus den Rohren fährt. —

Wir geben uns inzwischen alle erdenkliche Mühe, mit der Funkstation Okmeidan oder mit dem Dampfer „General", auf dem sich unser Admiral befindet, in Verbindung zu kommen. Aber vergeblich. — Jeder Versuch wird von den Russensendern sofort kunstgerecht vereitelt. —

Schon 20 Minuten währt wieder der Kampf, dröhnt die mörderische Kanonade übers Meer. Jetzt wird das Feuer eingestellt. Der Lärm über uns verstummt. An dem gleichmäßigen Beben und Vi-

brieren des Schiffskörpers merken wir in der Funkstation, daß die „Goeben" auf Fahrt gegangen ist. —

Was wird nun? Wir befinden uns tatsächlich in einer verzweifelten Lage. Der Russe hat seine Sache gut gemacht. Die einzige Frage, von der alles abhängt, ist, wie wir aus der Falle herauskommen, in die uns der Gegner gelockt hat. —

Der Kohlenmangel macht uns die meisten Sorgen. Das ist das Schlimmste bei der ganzen Sache. Viel Kohle haben wir nicht mehr an Bord. Ein längerer Aufenthalt in See scheidet aus. Das ist vollkommen unmöglich. —

Bleibt als einziger Ausweg der Versuch, um jeden Preis in den Bosporus zu gelangen! Aber wie? — Das russische Geschwader wird natürlich alles daran setzen, um das zu verhindern.

Es sieht böse aus für die gute „Goeben". Soll denn das hier unser Ende werden? Das darf nicht sein! — Hinein müssen wir, entweder mit einem gewaltsamen Durchbruchsgefecht auf Leben und Tod, um uns die Einfahrt zu erzwingen, — oder mit List!

So oder so, — fassen soll uns der Russe nicht! —

Wenn wir nur Kohlen hätten! — Ja, die Kohlen, es ist so eine eigene Sache damit. Wieviel Menschenleben setzen diese schwarzen Diamanten aufs Spiel. Im Frieden ist es die Kohlengrube mit ihren tausend lauernden Gefahren, und im Krieg droht ständig das Gespenst des Kohlenmangels. Wehe dem Kriegsschiff, das, von Feinden umstellt, auch noch diese Not in seinem eigenen Innern spürt! —

Da wir jetzt in Fahrt sind und nicht mehr schießen, kann man mal wieder die Gefechtsstation verlassen. —

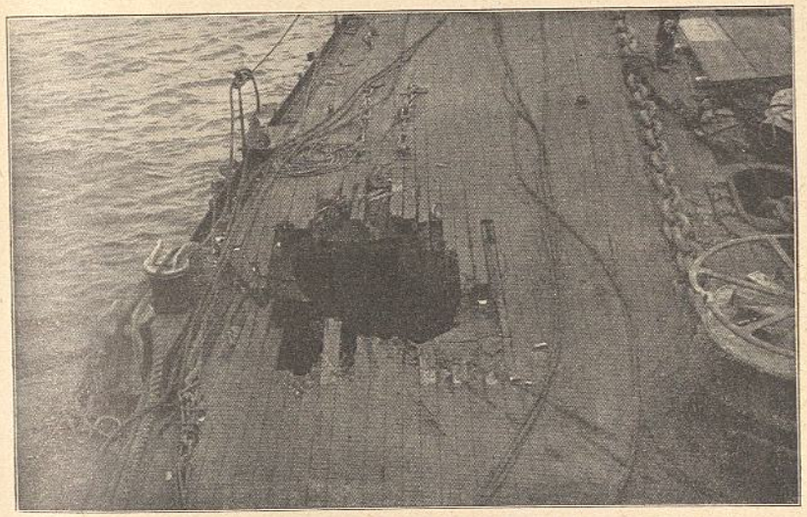
Die erste Frage, wie denn der furchtbare Kampf ausgefallen ist und wo es jetzt hingehen soll.

Auch wir haben zwei Treffer abbekommen.

Ein schweres Geschoß, ein 30,5 Kaliber, war auf dem Vorschiff,

43

auf der Back niedergegangen. Die Granate hatte das Oberdeck durchschlagen, mußte dabei explodiert sein, wodurch auch das zweite und dritte Deck in Mitleidenschaft gezogen wurden. Sie waren ebenfalls durchlöchert. In tausend Stücke war die Granate auseinandergesprungen. Unter dem ersten Deck liegt in der Nähe des Einschlags die Mannschaftskantine. Sie sah wie ein Sieb aus, ringsherum alles zerfetzt! Das Schlimmste aber ist, daß ein Sprengstück der krepieren-



Ein schweres Geschoß, ein 30,5-cm-Kaliber hatte das Oberdeck durchschlagen.

den Granate, die in der Nähe unseres Vorderturmes niederging, sich von außen in die Drehfläche des Turmes geschlagen und ihn so außer Gefecht gesetzt hatte. Der Turm war festgeklemmt und konnte nicht mehr in Bewegung gesetzt werden. Kleine Ursache, — große Wirkung! —

Als nach der Gefechtspause wieder „Klar zum Gefecht" angeschlagen wurde und die Leute auf ihre Gefechtsstationen liefen, war noch ganz vorn im Vorderschiff unter der Back, wo sich die Mannschaftstoiletten befinden, ein Torpedoheizer vom vorderen Torpedoraum

des Schiffes geblieben. Wenige Augenblicke später, als er sich auf seinen Posten begab, fand er den Zugang zu seinem Torpedoraum zwischen dem zweiten und dritten Deck geschlossen. Die schwere Panzerdeckluke konnte er nicht allein heben und so mußte er während des zweiten Gefechts vor dem Eingang zu seiner Station verweilen. — Da ging plötzlich der schwere Brocken in seiner Nähe nieder! Es war ein Wunder, daß er von den umherfliegenden Sprengstücken nichts

Unter Deck sah es wüst aus!

abbekommen hatte. Immerhin hatte ihn der furchtbare Schreck und der kolossale Luftdruck des explodierenden Geschosses so mitgenommen, daß er noch während der beiden nächsten Tage mit den Augen zwinkerte und stotterte.

Das zweite Geschoß schlug bei der 4. Backbordkasematte auf das eingebrachte Torpedoschutznetz auf, wobei es explodierte und die Bordwand sowie Netz etwas beschädigte. Durch den gewaltigen Luftdruck des explodierenden Geschosses wurde dabei das 15 cm-Geschütz der Kasematte aus dem Stand herausgehoben und zur Seite gelegt.

An Deck schnell ein Blick auf die See. — Klar und strahlend ist der Himmel. Sonnenglanz liegt wie ein silberner, sprühender Schimmer auf dem ruhig atmenden Meer. Wenn es nur nicht so verdammt ernst für uns wäre! Man hat kaum einen Gedanken für den schönen, herrlichen Tag. Der Ausblick nach achtern ist auch nicht gerade ermutigend. Dicke Rauchwolken ausstoßend hat sich das russische Geschwader hinter uns gelegt und dampft uns nach. — An und für sich ein schönes Bild wie sich die Kolosse mit großer Fahrt am Horizont heraufschieben, — eine ganze Meute, die uns da folgt.

Heute haben sie tatsächlich mal den großen Tag da, den sie schon lange herbeisehnten, — heute haben sie die „Goeben" erwischt. — Wo sie nur jetzt hin will? — Etwa nach Sebastopol? — Es sieht jedenfalls so aus. Aber was will sie denn dort? Hat die „Goeben" etwa von der Schießerei der Russenflotte noch nicht genug, daß sie jetzt nach Sebastopol dampft, um auch von den Festungswerken unter Feuer genommen zu werden?

Dem Russen muß unser Verhalten wirklich recht seltsam vorkommen. Unsere Kriegslist ahnt er wohl nicht. Es ist ein so tollkühner vielleicht auch verzweifelter Plan, wie ihn sich die russische Schwarze-Meer-Flotte kaum hätte träumen lassen. — Und doch ist er nach Lage der Dinge die einzige Möglichkeit, ist kühle, kaltblütige Überlegung, so phantastisch er zunächst auch anmuten mag. —

Wir haben nämlich den Spieß umgedreht. Die „Goeben" will jetzt ihrerseits dem Gegner ein Schnippchen schlagen. — Hat uns der Russe überlisten wollen, — wir können es noch besser! —

„Goeben" hält mit mäßiger Geschwindigkeit direkten Kurs auf Sebastopol. — Der Plan des Kommandanten, Kapitän z. See Ackermann, ist folgender: Am Abend spätestens muß die „Goeben" in den Bosporus hinein, da wir bei unserem Kohlenmangel nicht noch eine Nacht in See bleiben können. Um das beinahe Unmögliche

zu ermöglichen, muß vor allen Dingen die russische Schwarze-Meer-Flotte vom Bosporus, von ihrer Gefechtsposition von heute morgen, weggezogen werden. Ist das nicht mit Gewalt zu erzwingen gewesen, muß es jetzt mit List bewerkstelligt werden. —

Deshalb geht die Reise nach Sebastopol. Die Hoffnung, daß der Russe uns sicherlich voll Vergnügen folgen würde, ist in Erfüllung gegangen. Der russische Flottenchef wird sicher annehmen, „Goeben" will Sebastopol beschießen. Das lag ja um so näher, als wir dank unserer überlegenen Schnelligkeit früher dort sein konnten als der Russe. Die Beschießung würde er also nicht verhindern können. —

Aber wir denken garnicht an Sebastopol. „Goeben" hat etwas ganz anderes vor. —

Zunächst soll uns ja der Russe nur folgen, damit wir ihn vom Bosporus wegziehen. Um 2 Uhr nachmittags soll dann der große Augenblick kommen, wo sich das Schicksal der „Goeben" entscheidet. Zu diesem Zeitpunkt werden wir nämlich auf einer Höhe im Schwarzen Meer stehen, wo der Versuch gewagt werden kann, in einem Bogen nach Backbord oder Steuerbord die ganze uns folgende russische Schwarze-Meer-Flotte zu umfahren und so wieder heil nach dem Bosporus durchzukommen. —

Dazu reichen unsere Kohlen gerade noch aus! — Gelingt die List, dann ist es gut, dann haben wir freie Bahn und sind den Verfolger los. — Gelingt es aber nicht, dann sieht es schlimm aus für die „Goeben". Bestenfalls könnten wir noch einen neutralen Hafen im Schwarzen Meer erreichen, entweder in Bulgarien oder Rumänien. Aber sicherlich würde das russische Geschwader in diesem Falle die Hafenausfahrt blockieren und was das bei der Übermacht des Gegners bedeutet, ist klar. „Goeben" würde nicht weit kommen und bald nach Verlassen der neutralen Zone von dem draußen lauernden Feind zusammengeschossen werden. — Wenn es überhaupt noch dazu käme

und wir nicht schon vorher beim Passieren des feindlichen Geschwaders den Kürzeren ziehen würden! —

Wie muß sich der Russe freuen, als er uns in Richtung Sebastopol dahinfahren sieht. So leicht macht es ihm also die „Goeben"! Er braucht nur hinterherzudampfen, dann wird der verhaßte Panzerkreuzer in die Zange genommen. Zwei Feuerschlünde werden sich auftun und dafür sorgen, daß die „Goeben" für immer auf dem Meeresgrund verschwindet. Vorn die Hölle Sebastopol, hinten die russische Schwarze-Meer-Flotte — und dazwischen die „Goeben"! —

Inzwischen wollten wir auch erfahren, was die Erschütterung während des Gefechts heute morgen bedeutet hat. Man bemerkte in dem fraglichen Augenblick nur eine Wassersäule, die an Backbord hochging — aber die Leckſicherung meldete doch kein Wasser im Schiff?

Was sollte denn aber nur die Erschütterung und die aufsteigende Wassersäule gewesen sein? — Völlig rätselhaft und unerklärlich ist uns die Geschichte.

Heiß brennt die Sonne am 10. Mai vom wolkenlos blauen Himmel. Das Meer liegt bleiern unter der lastenden Hitze.

Rauschend fährt die „Goeben" durch die flimmernde, glitzernde Pracht. Die Ausguckposten beobachten scharf die russische Flotte, die immer noch hinter uns herdampft.

Die Spannung steigt, je näher die kritische Zeit heranrückt, ins Unerträgliche. Kommen wir heil nach Hause oder nicht? Wie oft frägt man sich dies eigentlich schon? —

12 Uhr mittags ist es inzwischen geworden. — Noch zwei Stunden! Die Zeit vergeht schnell in der russischen Gesellschaft. Ein kriegerisch schöner Anblick, die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte so hinter sich heraufkommen zu sehen!

Die Schiffe fahren jetzt wohlgeordnet in Kiellinie. Ein Schiff hinter dem anderen, — 17 an der Zahl, ein langer, langer Zug.

Genau so viel wie uns die Funkstation Okmeidan, die durch das türkische Wachtorpedoboot benachrichtigt wurde, gemeldet hatte. — Linienschiffe, Kreuzer, Torpedobootszerstörer, Torpedoboote, Minensuchboote, Unterseeboote und Minenleger — und „Goeben" — allein!! —

Die Zahl der abgeschossenen Kartuschen unserer schweren Artillerie, die in Reih und Glied an Heck, Mittschiffs und auf der Back aufgestellt sind, sprechen beredter als es Worte sagen können, wie hart sich die „Goeben" den Durchbruch in den Bosporus erkämpfen wollte. — Einige der Kartuschen, die während des Gefechts aus den Geschützturmen an Deck geworfen werden, sind ja bei dem Kampf über Bord gerollt. Die an Deck geblieben sind, müssen auch bleiben, — in den Munitionswerken in Konstantinopel können sie noch gut gebraucht werden, denn das Munitionsmaterial ist in der Türkei sehr knapp. —

Wir halten unsere Geschwindigkeit gerade so, daß der Russe uns folgen kann. Ein paar Stunden zieht er nun schon hinter uns her. Immer weiter gerät er vom Bosporus weg, bald werden wir ihn soweit haben, wie wir es brauchen. Die Stunde naht, wo die „Goeben" der großen Übermacht entweichen kann. Wir haben schon Dampf für sehr hohe Fahrt. Es ist, als ob sich auch dem Schiff die Spannung mitteilt, als ob es vor verhaltener Kraft erwartungsvoll bebend, sprungbereit auf den großen Moment lauert. —

Ein Uhr mittags ist es jetzt! — Aber was ist das? — Die Ausguckposten melden, das erste Linienschiff der uns folgenden Flotte, das Führerschiff, dreht nach Backbord!! —

Donnerwetter, da hat der Russe wohl den Braten gerochen? — Die Sache muß ihm jedenfalls nicht ganz geheuer vorkommen. Er ist garnicht so dumm wie wir gedacht haben. Die Flotte will also lieber sicher gehen und nach dem Bosporus zurücklaufen. Mal müssen wir ja doch zurückkommen, sagen sich die Russen sicherlich. —

Dieses Manöver der feindlichen Flotte macht uns natürlich einen Strich durch die Rechnung.

Es bleibt nichts anderes übrig als der Versuch, das russische Geschwader eben jetzt zu überholen. Das Verhalten des Gegners zwingt uns jetzt dazu, obwohl wir eigentlich bis um 2 Uhr warten wollten.

Hart wird das Ruder der „Goeben" ebenfalls nach Backbord herumgelegt. Jetzt muß die Entscheidung fallen!

Lieber wäre es uns ja gewesen, wenn wir mit dem Manöver hätten beginnen können. Nun, da der Russe zuerst abdreht, ist die an sich schon schwierige Lage noch verzweifelter geworden. Der einzige Ausweg, der uns bleibt, ist jetzt der Versuch, die russische Schwarze-Meer-Flotte in der eingeschlagenen Richtung zu überholen. —

Drehen die Russenschiffe in Kiellinie, eins hinter dem anderen, kann es gelingen, — drehen sie aber alle zugleich, dann können wir nicht mehr vorbei. Dann ist uns der Rückweg abgeschnitten. — Hier geht es dann auf Leben und Tod! —

Alles an Bord ist in höchster Erregung, als das phantastische Rennen beginnt. Jetzt, du brave, oft erprobte „Goeben" gilt es noch einmal! Jetzt müssen uns deine stählernen Lungen, deine Turbinen, helfen. —

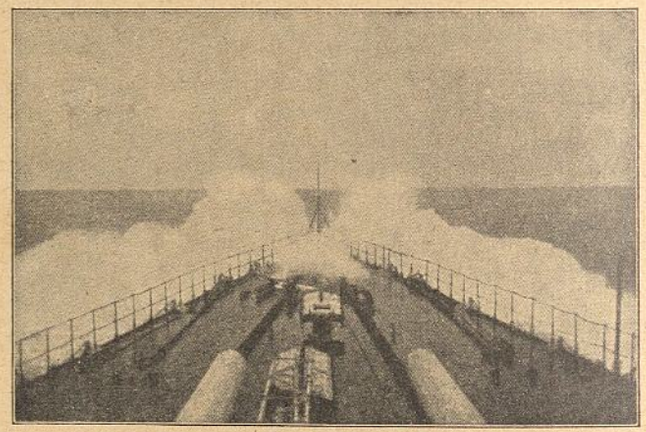
Schnell gehen die Maschinen unseres Schiffes auf „äußerste Kraft". Man fühlt in dem rasenden Rhythmus der Turbinen wie die „Goeben" förmlich anspringt mit ihren 80 000 Pferdekräften.

Gewaltig tosen die Maschinen los, poltern die Schrauben am Heck, ein großartiges, unerhörtes Leben ist plötzlich in das Schiff gefahren. Es duckt sich gleichsam zusammen bei der brausenden Fahrt.

Tief legt sich das Heck fast bis zu den achteren Türmen ins Wasser, es saugt sich ein, — ein schaumiger, kochender Streifen, schießt die Hecksee hinter dem Schiff hervor. Der Bug, die Nase, hebt sich bei der Bombenfahrt etwas aus dem Wasser. Mächtig zischen zu beiden Seiten die Bugwellen empor.

Der ganze Schiffskörper beginnt bei den rasenden Umdrehungen der Turbinen zu beben und zu zittern, während die „Goeben" dahinjagt, was die Kessel hergeben. In diesem Augenblick, da sie in einer phantastischen Fahrt die glitzernde, flimmernde Wasserfläche durchpflügt, gleicht sie einem dahinjagenden Rennboot! —

Alles starrt zu den Russen hinüber. Was werden die jetzt machen? Fieberhaft wird jede Bewegung der Schiffe beobachtet. — Gott sei Dank, — sie drehen in Kiellinie! — Eins folgt dem anderen. —



Mächtig zischen zu beiden Seiten die Bugwellen empor.

Währenddessen braust die „Goeben" wie ein Spuk dahin. Dicht kommen wir bei der rasenden Fahrt an die feindlichen Linienschiffe heran. Jetzt heißt es: vorbei um jeden Preis! —

Kaum 10 000 Meter trennen uns von der russischen Schwarzen-Meer-Flotte. Noch nie haben wir eine spannendere, aufregendere Begegnung mit unserem Gegner gehabt, als diese jetzt. — Wir schießen nicht, es bleibt alles ruhig bei uns, es ist, als ob sich die ganze ungeheure Kraftanspannung nur auf das eine Ziel konzentriert: Vorbei! — „Goeben" kann ihre Munition noch verschießen, wenn die Kessel die tolle, wagehalsige Fahrt nicht aushalten. —

Seltsam, die Linienschiffe drüben feuern auch nicht. Nutzen die nahe Entfernung nicht aus! —

Sprachlos ist Admiral Eberhard, der Flottenchef des russischen Schwarzen-Meer-Geschwaders, als er das Teufelsschiff so an seiner ganzen Streitmacht vorüberbrausen sieht. Alles andere hätte er erwartet, dieses tollkühne Unternehmen aber nicht! Es muß ein märchenhaftes, unbeschreibliches Bild sein, wie die „Goeben" an dem Gegner vorbei dahinjagt. —

In furchtbarer Aufregung wird jede einzelne Phase des Rennens verfolgt, wird der geringste Fortschritt mit stiller Genugtuung vermerkt. — Wenn nur die Kessel aushalten; jeder einzige, der jetzt ausfällt, kann unser Schicksal besiegeln. — Aber alles geht gut, das Material hält der enormen Beanspruchung stand.

Mehr und mehr kommen wir an dem Gegner vorbei. — Bald ist's geschafft. Weiter stürmt die „Goeben" dahin, jetzt — endlich passieren wir das letzte Kampfschiff, wir sind aus der Klemme heraus! Die Parade vor der russischen Schwarzen-Meer-Flotte ist glücklich vorüber.

Langsam beginnt man sich jetzt erst richtig klar zu machen, was denn eigentlich eben vor sich gegangen ist. Dankbar schweift das Auge über das schöne, stolze Schiff, wie es brausend und dröhnend dahinrast. Was verdanken wir nicht unseren Maschinen! — Wie habt ihr wackeren „Goeben"-Heizer eure Sache wieder mal gut gemacht, und du uns lieb und teuer gewordenes Schiff, du gute, brave „Goeben", hast uns einmal mehr der sicheren Vernichtung entrissen. Du bist bei diesem furchtbaren Rennen mehr gelaufen als im Jahre 1912 bei deiner Indienststellung, als du auf deine Höchstgeschwindigkeit geprüft wurdest. Du bist noch schneller gelaufen als damals im Jonischen Meer, als es galt, den Engländern zu entwischen, — du bist bei dieser tollen Fahrt über 30 Seemeilen gelaufen! —

Jetzt ist es aus mit der Russenfalle. Um ein Haar wäre es ge-

glückt, aber wieder ist es nichts geworden. Es ist doch nicht so leicht, die „Goeben" zu vernichten. —

Wir haben jetzt unsere Bewegungsfreiheit wieder und gehen mit der Geschwindigkeit herunter. Noch kurze Zeit folgt uns die russische Flotte, dann dreht sie um 3 Uhr nach Sebastopol ab. Sie hat es aufgegeben, nur ein paar Zerstörer schickt sie uns noch nach. —

Nun haben wir ganz nette Begleitung, es wird gewöhnlich bei derartigen Verfolgungen und Plänkeleien nicht langweilig. Weiter geht es dem Bosporus entgegen. Noch vor Einbruch der Dunkelheit wollen wir in unserer Stenia-Bucht sein.

Fünf Uhr nachmittags ist es, die Sonne steht schon im Westen, als wir der „Breslau" funken, sie soll uns mit Torpedobooten und Minensuchern entgegenfahren und den Weg nach dem Bosporus freimachen. Es ist ja mit Sicherheit anzunehmen, daß der Russe wieder Minen vor dem Bosporus gelegt hat. —

Um sechs Uhr, wir sind nicht mehr weit vom Bosporus, kommt uns auch schon die „kleine Schwester" entgegen. Die Schiffe nähern sich. Drüben auf der „Breslau" ist die Besatzung angetreten, ein begeistertes Hurra der Kameraden schallt zu uns herüber. „Goeben" hat wieder einmal ein Meisterstück hinter sich. —

Jetzt bleiben auch die feindlichen Zerstörer zurück, langsam fahren wir an die Küste heran, mit halb ausgeglühten, verrusten Schornsteinen, die von dem Rennen um Leben und Tod erzählen. — Die Landzungen der Einfahrt liegen vor uns, wir biegen in die Fahrstraße ein. Die Schrecken der Fahrt draußen sind schon halb vergessen.

In wunderbarer Farbenpracht glüht der Sonnenuntergang über den Ufern, als wir mit der Strömung hinuntergleiten. Und wie werden wir empfangen! Alles jubelt der „Goeben" zu. Zu beiden Seiten an Land stehen die begeisterten Türken, Männer und Frauen, und winken und rufen herüber. Tücherschwenken, Händeklatschen, — in Booten strömen die glücklichen, frohen Menschen möglichst dicht an

ihr stolzes Schiff heran, als wollten sie sich überzeugen, ob die „Goeben" auch tatsächlich wieder heil und unverletzt einläuft. In ihrer Begeisterung fallen sie in ihren Booten auf die Knie und danken Allah, daß er ihren „Jawus" vor allem Unheil bewahrte. Eine einzige, große Freude spricht aus all den strahlenden Gesichtern. —

Wie sind sie aber auch in Sorge gewesen! Deutlich hatte man in der Länge des ganzen Bosporus bis nach Konstantinopel den Widerhall des furchtbaren Kampfes von heute morgen gehört. Der Nordwind hatte das Echo von draußen hineingetragen, und jeder spürte, welch unerhörtes Ringen vor dem Bosporus entbrannt war. Alle hatten sie um ihre „Goeben" gebangt, die sich da einer ganzen Flotte zu erwehren hatte.

In den Moscheen und Kirchen hatten sie sich versammelt, und während der Donner dumpf über den Bosporus rollte und von Therapia bis Bebek die Fensterscheiben bei dem Dröhnen der Salven klirrten, lagen sie auf den Knien und flehten zu Allah, er möge doch die „Goeben" aus diesem ungleichen Kampf gegen den weit überlegenen Gegner als Sieger hervorgehen lassen. — Und Allah hatte die Gebete erhört! —

Ein Aufatmen ging durch Konstantinopel, als man erfuhr, daß die „Goeben" jetzt wieder wohlbehalten in Stenia einlief. —

Ein Taucher untersucht am nächsten Morgen die Schiffswand an der Stelle, wo die Wassersäule hochgeschossen war und stellt eine ziemlich große Einbeulung fest.

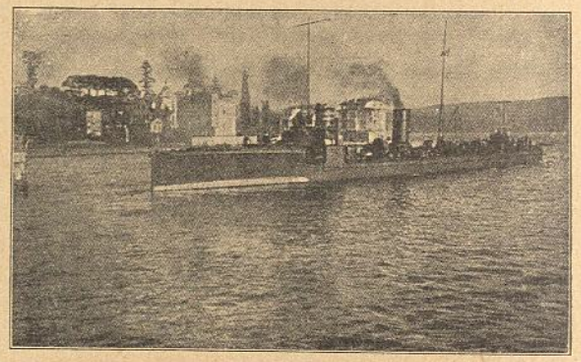
Die „Goeben" muß ein russisches Unterseeboot gerammt haben, das zum Angriff auf uns angesetzt war und bei dem Zusammenstoß in die Luft flog. — Daher die Erschütterung.

Verärgert wie die russische Schwarze-Meer-Flotte jetzt wieder einmal war, erschien sie bald darauf vor Sinope an der anatolischen Küste und ließ ihre Wut an dem unbefestigten Hafenplatz aus. Mehr als 1000 Schuß feuerte sie in die Stadt hinein. —

Um dem Russen für diesen Streich heimzuzahlen, beschoß die türkische Flotte die Städte Anapa, Tuapse, Suchum, Sotschi und Poti. Da hatte er genug und ließ sich ein zweites Mal nicht mehr dazu hinreißen. —

In diesen Tagen vollbringt das türkische Torpedoboot „Muavenet" mit heldenhafter Aufopferung ein Bravourstück.

Nachdem die Besatzung den Erkennungsdienst der alliierten Schiffe sorgfältig beobachtet und sich darin ausgebildet hat, läuft das Torpedoboot an dem trüben Morgen des 13. Mai nach der Morto-



Das türkische Torpedoboot „Muavenet" vollbrachte ein Bravourstück...

Bucht aus, um einen Vorstoß gegen die dort liegenden feindlichen Schiffe zu unternehmen. „Muavenet" hält dicht an der Küste direkten Kurs und kommt im Morgengrauen unbemerkt an den Wachtbooten vorbei. Noch ein kurzes Stück und das türkische Torpedoboot steht dicht vor einigen feindlichen Linienschiffen. Sofort bekommt es von einem der grauen Kolosse das Erkennungssignal herübergemorst, das von „Muavenet" prompt erwidert wird.

Was dann geschieht, spielt sich so furchtbar schnell ab, kommt so gänzlich unerwartet, daß es wie der Blitz aus heiterem Himmel einschlägt. Eine fürchterliche Detonation zerreißt die Morgenstille! —

In dem gleichen Augenblick nämlich, als das Erkennungssignal beantwortet wurde, waren bereits drei Torpedos unterwegs. An dem Linienschiff „Goliath" steigt eine mächtige Wassersäule hoch, — dann kracht die zweite Explosion, der graue Koloß neigt sich zur Seite und geht zu Tode getroffen schnell unter Wasser. —

Unbemerkt wie gekommen schlich sich „Muavenet" sofort wieder an der Küste entlang zurück, ohne daß die durch die Detonationen alarmierten Wachboote etwas von ihr sahen. —

Das tollkühne Unternehmen war geglückt. — Dem Alliierten-Geschwader in der Morto-Bucht konnte das Ganze wie ein Spuk vorgekommen sein, — aber der Platz, wo eben noch der „Goliath" lag, war leer! —

Der 13. Mai 1915 bleibt für das türkische Volk ein Gedenktag! — Es war wirklich eine tapfere, ruhmvolle Tat der „Muavenet". Die ganze Mannschaft wurde auch dementsprechend für ihren Wagemut belohnt. Jeder einzelne Mann der Besatzung erhielt außer einer deutschen auch eine türkische Kriegsauszeichnung und vom Sultan eine goldene Uhr als Geschenk und dazu ein gestricktes Beutelchen, gefüllt mit klingenden goldenen Münzen. —

Sommergefechte.

Inzwischen ist der Sommer ins Land gekommen. Weißlich flimmernd wölbt sich ein makelloser Himmel über dem heißen Bosporus. Die Sonne strahlt erbarmungslos vom Firmament. Glühender, zitternder Sonnenglast steht unbeweglich über der Stenia-Bucht. Wie eine Erlösung ist es, wenn ab und zu ein kleiner Luftzug die drückende, lastende Hitze mildert. —

Auf den Panzerplatten der „Goeben" tanzt und sprüht die durchsonnte Luft, — es ist eine Qual, bei der Glut im Hafen zu liegen. Wir sind denn auch jedesmal froh, wenn es hinausgeht aufs Schwarze Meer und wieder ein paar kühlere Seetage winken. —

Viel sind wir ja auch nicht im Hafen. Mal geht die „Goeben", mal die „Breslau" in See, um Truppentransporte und Kohlendampfer im Schwarzen Meer hin und zurück zu begleiten. Wie oft sind wir nicht schon längs der anatolischen Küste nach Osten gelaufen, unter Land die Transportschiffe und Kohlendampfer. Sehr oft gibt es dabei Zusammenstöße mit der russischen Schwarzen-Meer-Flotte oder feindlichen Zerstörern, die sich besonders gern in der von uns befahrenen Gegend herumdrücken.

Einmal, als wir wieder mit unseren Kohlendampfern von Songuldak nach dem Bosporus unterwegs sind und aufmerksam auf unsere Schützlinge achten, wird von den Ausguckposten ein russisches U-Boot entdeckt. Es fährt dicht an der anatolischen Küste und macht gerade Anstalten zum Tauchen, als wir es erwischen.

In einem Zeitraum von Sekunden spielt sich alles ab. — „Alarm!" Die Glocken schrillen durchs Schiff. — Die Geschütze sind ja immer geladen, wenn wir draußen in See stehen. Schnell fährt auch schon eine Salve unserer Turmgeschütze heraus, — sie liegt deckend — die mächtigen Brocken reißen ein derartiges Wasserloch, daß das U-Boot glatt umkippt. Einen Augenblick sehen wir es noch mit dem Kiel nach oben schwimmen, dann sackt es weg. Der tückische Feind ist erledigt. —

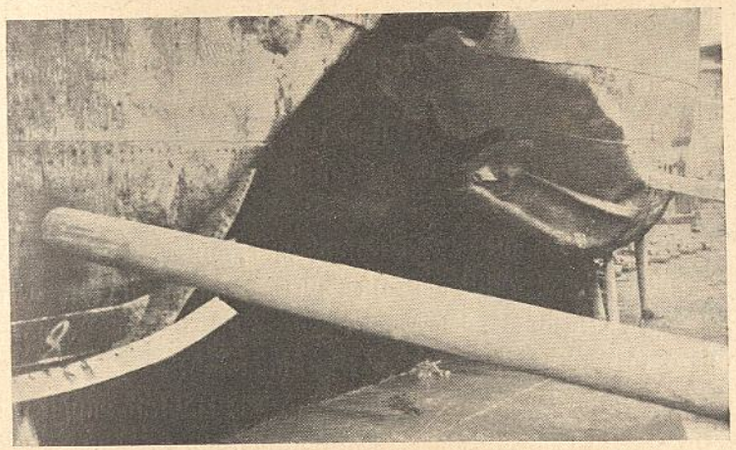
Kurze Zeit vorher hatte die „Breslau" ebenfalls ein russisches U-Boot vor dem Bosporus vernichtet. —

So schlagen wir uns in diesem aufreibenden Kleinkrieg mit dem Russen herum. —

Jetzt muß die „Breslau" wieder raus und Kohlendampfer nach Songuldak bringen. Aber sie kommt nicht weit!

Kaum 20 Minuten sind es her, daß sie die Stenia-Bucht verlassen hat, als die „kleine Schwester" uns auch schon dringend durch die F.T.-Station anruft. — Was mag denn passiert sein? Als wir antworten, berichtet „Breslau", sie sei bei der Ausfahrt auf eine Mine

gelaufen und bittet uns, das zu dieser Zeit gerade in Stenia liegende Schwimmdock bereitzustellen. — Vorausgesetzt, daß es ihr noch gelingt, den Hafen zu erreichen, denn es hat sie böse mitgenommen, der Schiffskörper ist mächtig aufgerissen. Zum Glück kommt sie dann auch noch mit Mühe und Not, ohne auf eine zweite Mine zu laufen, zurück. — Tief, sehr tief liegt der kleine Kreuzer im Wasser, als er sich in unsere Bucht hineinschleppt. Jeden Augenblick kann er sinken. —



Der Schiffskörper der „Breslau" ist mächtig aufgerissen.

So schnell wie möglich wird an diesem Unglückstag das Schwimmdock unter Wasser gesetzt. Gerade noch kann die „Breslau" das rettende Dock erreichen, ein Wunder, daß sie sich überhaupt noch über Wasser halten konnte. —

Armes, kleines Schwesterchen, nun hat es dich auch erwischt! — Vorläufig ist es nun aus mit den Seefahrten. Das schwerbeschädigte Schiff muß eine Zeitlang pausieren. Die Besatzung kann sich von den vielen Strapazen einmal gründlich erholen. — Nun wird an dem aufgerissenen Schiffsboden gehämmert und genietet. Eine schwere

Arbeit in der übergroßen Hitze in Stenia. Aber der kleine Kreuzer soll doch bald seine alte Kampfkraft wiedergewinnen.

Dieselbe Prozedur, wie sie die „Goeben" schon durchmachen mußte, beginnt. Wieder dröhnt der Lärm der Nieter und Schweißer durch die stille Bucht.

Allerdings geht es bei der kleinen „Breslau" schneller. Nach angestrengter, unermüdlicher Arbeit ist sie bald wieder seetüchtig, das Loch ist geflickt, und nun kann es wieder rausgehen ins Schwarze Meer. —

So war der Juli 1915 für die „Breslau" vergangen. —

Im August, kaum sind die Reparaturen beendet, muß sie auch schon wieder auslaufen und Kohlendampfer, die die „Goeben" leer nach Songuldak gebracht hat, beladen nach dem Bosporus zurückgeleiten.

Ich habe Befehl, mit der „Breslau" mitzufahren. —

Schwarzer Rauch quillt aus allen vier Schloten, als der kleine Kreuzer zum erstenmal wieder nach seiner Dockzeit den Bosporus hinaufdampft und ins Schwarze Meer hinausfährt. —

Nachmittags stehen wir vor Songuldak. Die Kohlendampfer sind mit dem Beladen fertig und werden von uns unter Schutz genommen. Während sie dicht an der anatolischen Küste entlangfahren, kreuzen wir hin und her, machen kleine Vorstöße. —

Wir haben aber auch allen Grund zur Wachsamkeit. Es ist wieder einmal nicht recht geheuer. Die Funkstation, die angestrengt den Äther belauscht, hat russischen Zerstörerverkehr beobachtet. Sollen diese unheimlichen Gesellen wieder in der Nähe sein? Dann kann es in der Nacht noch unliebsame Überraschungen geben, denn im Dunkeln sind die schwarzen Renner in ihrem Element. —

Vorläufig ist von den Ausguckposten zwar noch nichts Verdächtiges bemerkt worden. Aber unser Spürsinn dringt ja auch weiter und ist sicherlich wieder einmal die rechtzeitige Warnung. Während

unsere Meldung auf die Brücke zur Schiffsführung hinaufgeht, passen wir in der Funkstation mächtig auf. Das Gefühl der Verantwortung, die man trägt, und der Gedanke, daß von unserer Wachsamkeit das Wohl und Wehe des ganzen Schiffes abhängen kann, läßt uns doppelt angestrengt in die Atmosphäre hinauslauschen. —

Inzwischen pendelt die „Breslau" hin und her. Bald fährt sie vor die Kohlendampfer, bald liegt sie wieder hinter ihren Schützlingen. Es ist immer dasselbe längst vertraute Spiel. Hoffentlich bringen wir auch diesmal unsere Dampfer glücklich nach dem Bosporus. — Scharf Ausguck haltend fahren wir so unseren Kurs weiter. Der schöne, sonnige Tag ist schon längst der Dunkelheit gewichen. Warm und weich senkt sich die Nacht über das ruhig dämmernde Meer. Leise rauscht vorn am Bug das Wasser auf.

Den ganzen Abend über ist es ruhig geblieben. Nichts hat unseren Transport gestört. Jetzt ist die Mitternachtsstunde nicht mehr fern, und der halbe Weg nach dem Bosporus liegt hinter uns. —

Im Morgengrauen müssen wir, wenn alles glatt geht, wieder einlaufen. — Es sieht aber garnicht danach aus. Wir in der Funkstation sind mißtrauisch. Der Funkverkehr der Zerstörer nimmt immer mehr an Lautstärke zu! Die nächtlichen Stimmen kommen immer näher. Irgendetwas bereitet sich in der Dunkelheit vor. — Es ist 2 Uhr morgens geworden. —

Überall scharfer Ausguck. Jeden Augenblick kann der verräterische Schatten aus der Finsternis auftauchen, — der Feind! Wer zuerst den Gegner erspäht, ist natürlich im Vorteil. Auge und Ohr sind deshalb restlos angespannt. —

Mitten in die mit lauernder Erwartung geladene Situation platzt es wie ein Geisterspuk!

An Steuerbord kommt plötzlich aus dem Dunkel ein greller Scheinwerferkegel hell leuchtend auf uns zu, und während wir noch geblendet nach dem Urheber dieser unerwünschten Lichtfülle suchen,

blitzen auch schon in einiger Entfernung Feuerzungen abgeschossener Geschütze auf. Im nächsten Augenblick zerreißt ein mächtiger Donner die nächtliche Stille.

Ein Werk von Sekunden war alles. — Die russischen Zerstörer haben uns zuerst entdeckt! — Sie sind da! —

„Scheinwerfer leuchten!“ —

Im nächsten Augenblick gleitet der blendende Lichtstrahl über das dunkle, flutende Wasser in die Nacht hinaus. Jetzt erstarrt der wandernde Scheinwerferkegel, und in der kalkweißen, zitternden Helligkeit stehen wie Gespenster drei niedrige Boote, die feindlichen Zerstörer.

Rrrruck, — rrruck krachen unsere Salven los. Sie liegen auf dem ersten der drei Boote. Wieder flammt es an der Bordwand der „Breslau“ auf, wieder dröhnt der Donner durch die Nacht, — der erste Zerstörer verschwindet unter Wasser. —

Schon wird der zweite unter Feuer genommen. Deutlich sichtbar stehen die Wassersäulen der einschlagenden Granaten in der Lichtgasse der Scheinwerfer. — Da! — Treffer! — Feuergarben sprühen drüben hoch. — Auf beiden Seiten wird heftig geschossen. Im Augenblick ist das erbitterte Gefecht losgebrochen. — Mit F.T.-Gast R. habe ich Wache.

Der Donner der Salven weckt die in der F.T.-Station am Boden auf ihren Hängematten schlafenden Kameraden. Noch schlaftrunken und müde rappeln sie sich hoch. Vor zwei Stunden wurden sie erst in der Wache abgelöst. —

Einer von ihnen stellt den rechten Fuß auf eine Bank in der Funkstation und will den Schuh zuschnüren. —

In diesem Augenblick blitzt es jäh in unserer Nähe auf. Wir sind förmlich geblendet von der Helligkeit. — Da! — Noch einmal dieses furchtbare Leuchten und Getöse! —

An die Eisenverschalung der Funkstation, die bei der „Breslau“ an Deck aufgebaut ist, hämmert es unheimlich. Unser Kamerad an

der Bank fällt lautlos zur Seite. Blut sickert aus einer Wunde an der rechten Kopfseite. — Auch der zweite Empfänger ist von den Sprengstücken getroffen, und der Sender hat gehörig was abbekommen.

Eine Stimme ruft laut draußen an Deck: „Feuer an Bord!“ —

Verflucht, jetzt haben sie uns aber auch gefaßt. Wir müssen mehrere Treffer bekommen haben — das Wehklagen schmerzerfüllter Stimmen dringt zu uns herein. — In der Offiziersmesse schlagen helle Flammen hoch. —

Zunächst weiß man garnicht, was denn eigentlich alles passiert ist, so schnell, so überraschend haben sich die Ereignisse abgespielt. — „Breslau“ feuert noch immer weiter. Von den drei Zerstörern ist nur noch einer übrig, aber der schießt unentwegt. Die Granaten sausen und heulen in der Dunkelheit heran. Unwillkürlich bücken sich die Leute an Deck, wenn der eiserne Hagel dicht über sie hinwegheult. —

Das Schlimmste ist, daß wir Feuer an Bord haben. Die lodernden Flammen geben in der Finsternis ein gutes Ziel für den letzten Zerstörer ab. Deshalb müssen wir uns zurückziehen und das Gefecht abbrechen. — Noch während des Kampfes waren schon einige Leute von den Backbordgeschützen mit Feuerlöschschläuchen nach achtern gelaufen, um den Brand, die Wirkung einer russischen Granate, zu löschen. —

Gott sei Dank war das gefährliche Element auch bald erstickt. Es war aber auch wirklich nötig. Denn mit Feuer an Bord einen nächtlichen Zerstörerangriff abzuwehren, ist etwas viel verlangt. —

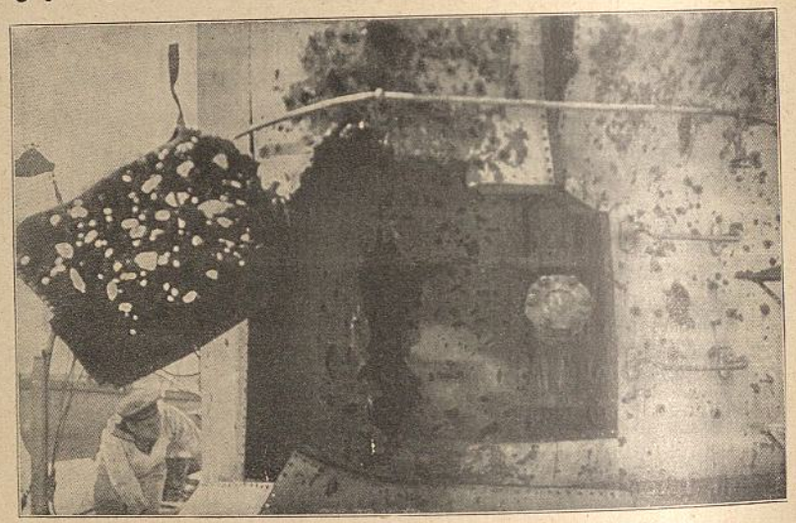
Der letzte Zerstörer ist inzwischen verschwunden. Das Schicksal seiner Kameraden hat ihn wohl doch aus dem Gleichgewicht gebracht, so daß er es vorzieht, im Dunkel der Nacht wegzulaufen. —

Es ist wieder still geworden ringsum. Der Lärm ist verstummt. — Wir laufen mit schneller Fahrt nach dem Bosporus. —

Eine böse Geschichte, dieser nächtliche Überfall. — Wir sammeln die Verwundeten an Deck, so gut es im Dunkeln geht, und tragen sie

unter die Back, wo ihnen Notverbände angelegt werden. — Sie werden gezählt. Eine ganze Anzahl lieber Kameraden ist tot oder verwundet. Die Russengeschosse krepierten wie Schrapnells. In tausend Stücke gingen sie. Wo sie explodierten, war alles zerfetzt. — Der Tod hat wieder mit harter Faust mitten in blühendes Leben gegriffen. —

Gegen 5 Uhr morgens steht die „Breslau" vor dem Bosporus. Jetzt biegen wir ein, und dann geht es mit hoher Fahrt die Wasser-



Die Russengeschosse krepierten wie Schrapnells.

straße hinunter nach dem Goldenen Horn. — Inzwischen ist es uns nach langer Mühe gelungen, den Sender klar zu bekommen und den Admiral von dem schweren Zusammenstoß zu benachrichtigen. Zugleich bitten wir darum, die neue Brücke in Konstantinopel für unser Einlaufen ins Goldene Horn offen zu halten. —

Jetzt geht es an der Stenia-Bucht vorbei. — Der Verkehr über die neue Stambul-Brücke ist schon abgestoppt. Still liegt sie da, es soll keine unnötige Verzögerung geben. Jetzt öffnet sie sich, und die „Breslau" läuft ins Goldene Horn ein. —

Schnell werden die Verwundeten und Toten von Bord gegeben.

Es kommt uns immer noch wie ein Spuk vor, dieser nächtliche Zusammenstoß mit den Zerstörern. — Aber da liegen ja unsere Kameraden, — es war leider blutiger Ernst. Die eine Genugtuung haben wir indessen doch: Der Russe kann von der Schießkunst der „Breslau" auch ein Lied singen. —

Wir haben schließlich doch unsere Aufgabe erfüllt, und das ist die Hauptsache. Während des Gefechts konnten unsere Kohlendampfer, die gerade auf gleicher Höhe mit uns dicht an der anatolischen Küste liefen, ungestört unter Land ihren Kurs weiter halten. Am Vormittag liefen sie alle wohlbehalten in den Bosporus ein. —

•

Inzwischen begann der Engländer mit seinen Landungstruppen auf Gallipoli vorzudringen. Zähe und erbitterte Kämpfe gab es auf der Halbinsel. Immer wieder gehen die Engländer zum Angriff vor. Die Position der Verteidiger wird allmählich schwierig. —

Zur Unterstützung und Verstärkung der türkischen Front werden von der „Goeben"-Mannschaft weitere Maschinengewehrabteilungen gebildet und auf Gallipoli eingesetzt. — Auch unsere „Goeben" muß helfen. Einige 15 cm-Geschütze werden abmontiert und in die arg bedrängten Verteidigungsstellungen gebracht.

Alle Kräfte müssen zusammenwirken, um die wichtige Meerengen-Position gegen die Übermacht zu halten. Der Stellungskrieg, der sich entwickelt, bringt dem Engländer wenig ein. —

In diesem Sommer erleidet auch die russische Schwarze-Meer-Flotte empfindliche Einbußen.

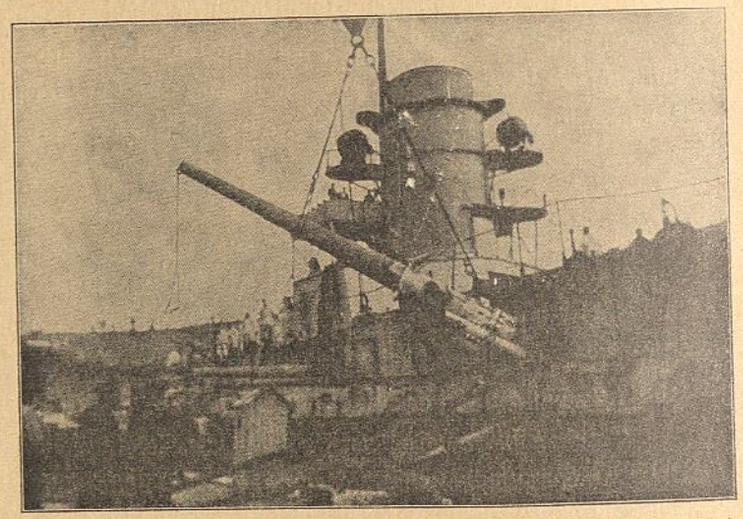
Am 12. Juni hatten wir die Nachricht erhalten, daß das Linienschiff „Pontilemon" von einem U-Boot der inzwischen in Konstantinopel zusammengestellten Unterseebootshalbflottille bei Mydia torpediert und versenkt worden war. Kein Mensch von der gesamten

Schülerbücherei der Volksschule Dietersbach (Amt Pirna)

Besatzung konnte gerettet werden, — die Torpedierung erfolgte bei unruhiger See — in zwei Minuten war das Schiff unter Wasser verschwunden. —

Nach fast einem Monat verlor die russische Flotte noch eines ihrer Linienschiffe. „Sinop" lief auf Minen und konnte nur noch mit Mühe und Not den rumänischen Hafen Mangalia erreichen.

Langsam schmilzt die russische Schwarze-Meer-Flotte zusammen.



Einige 15 cm-Geschütze der „Goeben" werden abmontiert und nach Gallipoli gebracht.

Zwei Linienschiffe, mehrere Zerstörer und Torpedoboote, dazu einige U-Boote, sind nicht mehr. Gegen die brauchen wir nicht mehr zu kämpfen. —

Das russische Geschwader ist überhaupt merkwürdig reserviert geworden und zeigt sich kaum draußen. Mit 6 Linienschiffen wagte sich der Russe ja schon an die „Goeben" heran — aber jetzt, wo es nur noch 4 sind, ist ihm die Sache wohl doch zu gefährlich! — Vorläufig halten wir die so schnell erworbene Seemacht im Schwarzen Meer. —

Wie wird es aber, wenn der erste Überdreadnought fertig ist? — Es muß doch bald so weit sein? — Eine bittere Pille für uns. Trotzdem sind wir alle auf der „Goeben" guter Hoffnung. — Kommt Zeit, kommt Rat!

„Imperatriza Maria"!

So ist der Sommer ins Land gegangen. Ununterbrochen bin ich seit Oktober 1911 im Dienst. Das macht sich allmählich bemerkbar, meine Nerven wollen nicht mehr richtig gehorchen. Trotzdem beherrsche ich mich so gut es geht. —

Die aufregenden Erlebnisse der Kriegsjahre, die abenteuerlichen und gefährlichen Fahrten, oft dicht am Tode vorbei, wühlen indessen im Innern mehr und mehr fort. Bis es dann doch im Herbst eines Tages so schlimm wird, daß es nicht mehr weiter geht!

Nachts um 11 Uhr, als ich gerade bei der Aufnahme der neuesten Nachrichten aus der Heimat, die von der Nordseefunkstation Norddeich gegeben werden, beschäftigt bin, kommt der Zusammenbruch. — Ein Zittern am ganzen Körper, Schaum quillt aus dem Mund —, Totenblässe im Gesicht. Entsetzt sehen mich meine Wachgänger an. Zwar versuche ich weiter Norddeich aufzunehmen, — es ist unmöglich, die Hände versagen den Dienst. —

Nach ein paar Tagen werde ich vom Divisionsdienst befreit, darf nur meine Funkwache halten und muß außerdem jeden Tag auf Befehl zweimal zwei Stunden spazieren gehen. —

Interessant wird es, wenn ich bei meinen Spaziergängen „auf Befehl" des öfteren den Fischfang auf dem Bosporus beobachten kann. Jedesmal lösen sich zwei Boote von Land, die Fischer fahren bis über die Mitte des Bosporus. Dort wird ein sackartiges Netz geworfen, worauf die Boote wieder an Land rudern. Jedes der beiden hat eine Leine am Netz befestigt, die auf dem Rückweg langsam abge-

lassen wird. An Land beginnt man dann langsam das Netz durch die zwei Leinen einzuholen. —

Während dieser Beschäftigung geht zwischen den Fischaufkäufern und den Fischern an Land schon der Handel mit der im Orient üblichen Lebhaftigkeit vor sich. Ohne erst das Resultat des Fischfanges abzuwarten, werden schon die Kaufgeschäfte abgeschlossen und durch Handschlag bekräftigt. — Man konnte das auch ruhig riskieren, denn was war jedesmal in dem Netz drin!

Die Boote, die die Fischer zu ihrer Arbeit benutzten, waren etwa 6 Meter lang und $1^1/_2$ Meter breit. Trotzdem geschah es, daß mitunter ein Boot allein kaum den Inhalt des Netzes fassen konnte, so daß auch noch der zweite Nachen mit dem reichen Fang halb gefüllt wurde. — Bei ihrer Arbeit trampelten dann die Fischer mit ihren hohen Schaftstiefeln mitten in der hüpfenden und springenden Masse in den Booten herum. —

So reich an Fischen der verschiedensten Art ist der Bosporus. —

Wochen streichen dahin und als auch ein Erholungsaufenthalt in Therapia, dem Marineerholungsheim in Konstantinopel, keine Besserung bringt, werde ich für borddienstuntauglich erklärt. —

Da wird es mir doch schwer ums Herz. —

Die schicksalshafte Verbundenheit mit der „Goeben" und all das, was ich in den letzten Jahren erlebte, haben sich zu tief in die Erinnerung eingegraben, als daß ich so ohne weiteres davongehen könnte. Dazu kommt, daß dem Kommando sehr viel daran liegt, mich weiter als Funker und Übersetzer zu behalten. Oft genug konnte ich ja uns durch die Entzifferung und Übersetzung der russischen Funksprüche sehr gute Dienste leisten. Und als mir der Vorschlag gemacht wird, ich solle nur noch zu leichtem Dienst herangezogen werden, auf eine Landstation kommen, aber die Fahrten der „Goeben" weiter mitmachen, wird es mir nicht schwer, die Wahl zu treffen.

So geschieht es denn auch und schon am anderen Tage melde ich

mich auf dem Dampfer „General" bei meinem Stabsfunkoffizier, der über meine Zusage sehr erfreut ist und mir mitteilt, ich käme auf die Landstation Okmeidan.

Das Quartier liegt etwa dreiviertel Stunde von der Station entfernt. Bald stellt sich aber heraus, daß diese Versetzung nicht das Richtige für mich ist. Auf dem Weg zur Station muß ich durch ein tiefes Tal und dann eine Berghöhe hinauf, auf deren Gipfel die Funkstation liegt. Das ist für mein Herz zuviel, ich kann das Bergsteigen nicht vertragen und bitte deshalb um Abkommandierung. —

Es dauert auch garnicht lange, da bekomme ich Befehl, um 1 Uhr nachmittags auf der Schischli-Chaussee auf das Auto des Majors Schlee zu warten. —

Zur verabredeten Zeit trifft das Auto ein; wir fahren die Chaussee hinauf und biegen dann nach links ab, wo uns ein Serpentinenweg nach Kiathane und dem Tal der „Süßen Gewässer" führt. Ein prachtvoller Anblick! Die kahle, vegetationslose Anhöhe wird plötzlich durch eine herrliche Aussicht auf ein grünendes Tal, kleine Wäldchen und einen Fluß unterbrochen. Schnell geht es den zwei Kilometer langen gewundenen Weg hinunter. Jetzt durchqueren wir einen kleinen Wald, nach einer Weile lichtet er sich, noch wenige Meter und schon liegt die Brücke, die über den Fluß führt, hinter uns. Wir kommen am Elektrizitätswerk von Konstantinopel vorbei. Wieder wird die Gegend leer und öde, in langsamer Steigung zieht sich der Weg höher hinauf, bis wir die Bergebene erreicht haben. —

In der Ferne schimmern in der klaren Luft riesige Antennenmasten, sechs an der Zahl, auf. Nach 20 Minuten stehen wir vor der Großfunkstation Osmanie. Ein großes Gelände mit mehreren Gebäuden, von zwei Zäunen eingefaßt. Der äußere Zaun besteht aus einfachen Holzpfeilern, die mit vier parallel laufenden Drähten untereinander verbunden sind. Der innere Zaun, etwa 5 Meter hoch,

ein dichtes Drahtgeflecht, — der Hochspannungszaun. Er steht unter 1200 Volt Spannung! Tafeln mit roten Blitzen und Totenköpfen am äußeren Zaun warnen Unvorsichtige vor der Berührung des inneren! —

Die Großfunkstation Osmanie ist erst Anfang des Krieges erbaut worden. Sie verbindet uns mit der Heimat, mit Nauen. Major Schlee, unter dessen Leitung die Station zu einem Musterwerk deutscher Technik heranwuchs, ist gleichzeitig auch der Kommandant von Osmanie. Ich werde hier einer neu eingerichteten Funkpeilanlage zugeteilt und brauche nun keinen Berg mehr zu steigen.

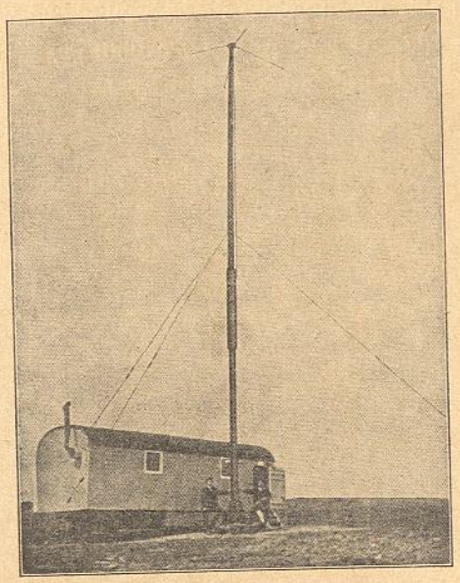
So bin ich jetzt eine richtige Landratte geworden, das Leben auf unserer Peilstation, die einen Kilometer von der Großstation entfernt liegt, geht still und ruhig dahin, nur wenn die „Goeben" Dampf aufmacht und ich wieder mit hinausfahre, gibt es die bekannten unruhigen und gefahrvollen Seetage. —

„Peilstation Osmanie" sagen wir stolz, und es tut dem auch keinen Abbruch, daß sie in einem — Möbelwagen mit Fenstern eingerichtet ist. Daneben ein anderer Möbelwagen dient uns als Wohnung. Zu viert hausen wir darin. Zum Schutz gegen die besonders in den Abendstunden furchtbare Mückenplage haben wir vor die Wagenfenster Moskito-Netze gespannt und halten es so einigermaßen aus.

Unsere Aufgabe besteht darin, auf russischen Funkverkehr zu achten, um die Bewegungen der russischen Flotte im Schwarzen Meer festzustellen. Das ist nun bis auf weiteres meine neue Beschäftigung und nur wie von ferne dringt der Widerhall des ungeheuren Völkerringens in diese Abgeschiedenheit. —

Auf alle mögliche Weise vertreiben wir uns inzwischen die freie Zeit. Um unsere Möbelwagen herum ersteht ein richtiger kleiner Garten, — wir betreiben nebenbei so gut es geht die Landwirtschaft, bauen Kartoffeln an, pflanzen Gurken, Tomaten, Radieschen und Salat, alles Erzeugnisse, die uns bei der ständig wachsenden Lebensmittelknappheit und der beginnenden Hungersnot in der Türkei sehr gut zustatten kommen. —

Eines Tages, inzwischen ist es wieder Sommer geworden — unser Möbelwagen, der auf freiem Gelände steht, gleicht einem Backofen — bemerken wir eine große Anzahl riesiger Vögel, die in unserer Nähe ihre Kreise ziehen. — Aasgeier! Schnell sind wir mit unseren Ge-



Unsere „Peilstation Osmanie" ist in einem Möbelwagen mit Fenstern eingerichtet.

wehren dabei, um vielleicht eines der mächtigen Tiere herunterzuholen.

Die Schüsse krachen, wir hören den Aufschlag der Kugeln, aber es fliegen nur Federn herum. — Die Geier ziehen davon! Bald kommen wir auch dahinter, was die Biester angelockt hatte. — Ein paar hundert Meter ab von uns liegt ein Hundekadaver. Wir wollen nun die Sache geschickter anfangen und bauen einen Anstand.

Gleich am nächsten Tag früh holen wir aus dem nahegelegenen Wald Äste und Laub und bald steht ein guter Anstand in der Nähe des Kadavers. Am Nachmittag setze ich mich dort an und sehe auch bald mehrere der riesigen Vögel am klaren Sommerhimmel schweben.

Plötzlich stößt einer der Geier auf den Kadaver nieder, andere folgen. Mit einem kräftigen Schlag verschwindet der Schnabel im Aas, ein Ruck, ein Ziehen mit dem Hals, und schon ist der Schnabel gefüllt mit Aas wieder draußen. Tief stemmt sich der Geier mit den Krallen bei dieser Arbeit in den Kadaver. —

Eine Spannweite von zwei Metern hat der Riesenvogel!

Eine Weile sehe ich zu, dann geht der Schuß los und die Beute ist mein. Mein Kamerad eilt herbei, wir packen den Geier an den Flügeln und schleppen ihn an unseren Möbelwagen heran, wo er mit starken Nägeln an einer Wagenwand festgenagelt wird. — Eine Spannweite von zwei Metern hat der Riesenvogel!

Nun geht es an die Schnabelsäuberung. Mit dünnen Stöckchen entleeren wir ihn und dann wird der Vogel vorsichtig von der Wand heruntergenommen, in einen Sack gesteckt und auf einem gemieteten Esel nach Konstantinopel zum Vogelausstopfer gebracht, der uns zwanzig Mark dafür aushändigt. — Keiner freute sich da mehr, als

wir, und in der Folgezeit liefern wir noch eine ganze Anzahl dieser Raubvögel ab. — Das sind willkommene Abwechselungen. — Einmal, als mein Kamerad S. einen Geier schoß, wäre es ihm um ein Haar schlecht bekommen. Das Tier war nur verwundet und stürzte sich, als S. näher kam, mit gespreizten Krallen auf ihn. Zum Glück konnte ein wohlgezielter Schlag mit dem Gewehrkolben das wütende Tier im letzten Augenblick erledigen. — So leben wir in unserer Peilstation dahin. — Das Heidekraut, das die ganze Umgegend wie ein Teppich bedeckt, ist in der lastenden Julisonne schon gelb geworden. Spät abends schallt dann und wann aus dem nicht allzu fernen Belgrader Wald das Geheul der Schakale herüber, die ihre nächtlichen Beutezüge beginnen. — Oft dringt auch das Gebell der wilden Hunde durch die Stille, die in der Umgebung von Konstantinopel in ganzen Scharen hausen und eine richtige Landplage bilden. So gefährlich sind diese herrenlosen Tiere, daß wir nie unbewaffnet den Weg in die Stadt machen können. Landgänger, die zu später Stunde dahergehen, haben diese wildernde Meute ständig zu fürchten.

*

Mitte September 1916 ist es geworden, da bekomme ich eines Tages den Befehl, mich auf der „Goeben" zu melden. — Es geht wieder einmal raus ins Schwarze Meer. Diesmal nach dem türkischen östlichen Kriegsschauplatz, um dort nach dem Rechten zu sehen.

Als ich am Nachmittag in der Stenia-Bucht ankomme, hat die „Goeben" schon Dampf auf in allen Kesseln und schwarzer Rauch quillt aus den mächtigen Schloten in die klare Luft. — Es ist immer dasselbe und doch auch ein immer wieder neues Erlebnis, wenn die Leinen losgemacht werden und der mächtige graue Schiffskörper sich vorsichtig aus der Bucht hinausschiebt auf den blauen, sonnigen Bosporus.

Die Sonne steht schon niedriger im Westen und taucht die anmu-

tigen Hügel der Wasserstraße in ihr warmes Licht, als wir den Strom hinaufdampfen und gegen 6 Uhr abends die Leuchttürme der Ausfahrt hinter uns lassen. — Mit östlichem Kurs zieht die „Goeben" in den sinkenden Abend hinein.

Hier draußen ist es doch wesentlich ungemütlicher, unser Schwarzes Meer ist wieder einmal recht aufgeregt, Schaumkämme brechen aus der aufgewühlten riesigen Wasserfläche und die „Goeben" rollt und schlingert in der aufkommenden See. Allmählich senkt sich die Nacht hernieder, es heißt wieder wie gewöhnlich scharfen Ausguck halten nach dem Feind, und auch wir in der Funkstation lauschen aufmerksam, ob die Atmosphäre russischen Funkverkehr verrät. — Aber es bleibt zunächst alles ruhig. Von unserem Gegner ist weder etwas zu sehen noch zu hören. Die Nacht hindurch halten wir unseren östlichen Kurs und stehen, als das bläulich schwarze Firmament im ersten Schein des aufsteigenden Tages erblaßt, weit draußen in See.

Ein schöner, klarer Tag zieht herauf. Grenzenlos, von keiner Wolke unterbrochen, spannt sich über der jetzt wieder ruhig atmenden See ein blauer, strahlender Himmel. Eintönig rauscht vorn am Bug das Wasser auf, hinten am Heck poltern die Schrauben ihr arbeitsames Lied, aus den Schloten steigt es in immer neuen schwärzlichen Wolken zum klaren Himmel empor, — gleichsam liebevoll gleitet der Blick über den langen grauen Körper des fahrenden Schiffes.

Zehn Uhr vormittags ist es inzwischen geworden, da melden die Ausguckposten querab nach der Nordseite etwas, das ungefähr einem Segler entsprechen kann. Sofort dreht die „Goeben" auf die verdächtige Erscheinung zu.

Im nächsten Moment gibt es aber auch schon eine große Überraschung. Kaum haben wir die Drehung ausgeführt, da blitzt es auf dem fernen, rauchlosen und undefinierbaren Ding unheimlich auf. Der glitzernde, flimmernde Sonnenglast, der über dem Wasser tanzt, behindert etwas die Sicht. Die Kimm, sonst ein scharfer, klarer

Strich, erscheint wie verzerrt, die Ferne ist dunstig verschleiert. — Einen Augenblick nach dem merkwürdigen Aufblitzen da drüben rollt dumpf der Donner übers Wasser.

Donnerwetter! Der schießt ja da drüben, was ist denn da los? —

Schrill klingen die Alarmglocken der „Goeben" durch die Decks. Ein Rennen und Laufen nach den Gefechtsstationen. Dann harrt jeder an seinem Posten der Ereignisse, die da kommen sollen.

Inzwischen gehen nach dem Aufblitzen zwanzig, dreißig, vierzig Sekunden vorüber, — fünfzig, sechzig Sekunden — da, auf einmal in einer Entfernung von etwa 500 Metern von der „Goeben" schlägt es mit kolossaler Wucht ins Wasser! Mächtige Fontänen stehen im Augenblick wie von einer geheimnisvollen Hand plötzlich hingepflanzt auf der Wasserfläche, stehen einen Augenblick und sinken dann wieder in sich zusammen.

Das ist also des Rätsels Lösung! — Da drüben steht ein Kriegsschiff! — In dem flimmernden Sonnenlicht war es uns wie ein Segler erschienen. —

Jetzt wird es aber ernst! Schon hat es drüben wieder aufgeblitzt — und deutlich ist jetzt auch das neuhergestellte Linienschiff, der Überdreadnought „Imperatriza Maria", zu erkennen!

Verflucht! Etwa 24 Kilometer trennen uns von dem Koloß, und da schießt er auch schon!

Vollkommen wehrlos liegen wir dem modernsten Schiff der russischen Schwarzen-Meer-Flotte gegenüber.

Eine böse Überraschung für uns! Wir hatten ja keine Ahnung, daß das Ungeheuer schon fertig ist und sich jetzt draußen im Schwarzen Meer herumtreibt. — Freilich hatten wir schon immer damit rechnen müssen, aber bisher war ja von der „Imperatriza Maria" noch nichts zu sehen gewesen. Nun, da sie fertig ist, überrascht es uns doch, umsomehr, als wir jetzt den so weittragenden Geschützen hoffnungslos ausgeliefert sind.

Immer bedrohlicher wird die Situation. Auf der „Imperatriza Maria“ schießen sie sich verteufelt schnell ein. Die zweite Salve des Riesenschiffes geht schon kaum 200 Meter vor uns mächtig aufklatschend nieder.

Werden wir noch rechtzeitig aus dem Feuerbereich kommen, bevor uns diese schweren Brocken erwischen? — Das ist die einzige Frage, die uns bewegt. Auf diese Riesenentfernung sind wir ja mit unseren Geschützen völlig machtlos.

Wieder blitzt es drüben auf! — Gespannt blicken wir auf die ferne Schiffssilhouette.

Wieder vergehen spannende Sekunden, die sich zu Stunden zu dehnen scheinen. Jetzt müssen gleich die Aufschläge kommen! — — Da sind sie auch schon! Ganz dicht, kaum 50 Meter vor uns schlagen die schweren „Koffer“ ins Wasser. — Nun aber raus aus dem Feuerbereich! —

Die schon oft erprobte Manövrierfähigkeit unserer „Goeben“ kommt uns auch hier wieder zustatten. Mit schneller Fahrt, eine Zickzackkurve laufend, machen wir kehrt.

Voller Spannung starrt alles auf der Brücke hinüber zu dem drohenden Koloß, aus dessen Schloten jetzt mächtige Rauchwolken steigen. Anscheinend will er uns einholen! Mit großer Fahrt legt er sich hinter uns.

Die Situation ist aber auch wirklich bedrohlich genug. Wir wissen, daß der Überdreadnought eine Geschwindigkeit von 25 Seemeilen besitzt und also ganz gut mithalten kann. Natürlich legen sich die Russen drüben ebenfalls mächtig ins Zeug und kommen in brausender Fahrt hinter uns her. — Deutlich sind durchs Glas die mächtigen Bugwellen zu erkennen, die der Koloß bei der Bombenfahrt vor sich herschiebt.

Was nun? —

Die „Goeben“ könnte zwar dank ihrer Schnelligkeit einen überraschenden Vorstoß wagen, um auf Schußweite an den gefährlichen

Gegner heranzukommen; — denn so schnell gibt sich die „Goeben“ doch nicht geschlagen. — Unsere Herrschaft im Schwarzen Meer, die wir erobert haben, wollen wir verteidigen.

Zur Ausführung unseres Angriffes benötigen wir aber ein Bombenflugzeug, das wir jetzt auch funkentelegraphisch vom Bosporus anfordern. Flieger über einem Kriegsschiff bedeuten immer Beunruhigung. Während dann die „Imperatriza Maria“ an seine Abwehr denken muß, können wir mit schneller Fahrt auf den Gegner zustoßen und so auf Schußweite herankommen. —

Das ist unser Plan. — Vorerst, da wir allein sind, bleibt nichts anderes übrig, als uns in sicherer Entfernung vom Gegner zu halten.

Nach kurzer Zeit, während wir mit voller Kraft dahinbrausen, kommt auch glücklich der Bescheid, daß der Flieger mit Bomben aufgestiegen und schon unterwegs nach dem von uns angegebenen Standort sei. Bis er heran ist, müssen wir uns den Verfolger so gut es geht vom Leibe halten. Aber die „Imperatriza Maria“ ist zähe. Nur langsam wird die Entfernung zwischen uns größer. Es kostet wirklich Mühe, einen Vorsprung zu gewinnen. —

Die wilde Jagd geht mit unverminderter Kraft weiter. Drei Stunden schon sitzt uns der Überdreadnought auf den Fersen und weicht und wankt nicht. Trotzdem stellen wir mit Genugtuung fest, daß die Entfernung allmählich, wenn auch langsam, größer wird. —

Wo nur unser Flieger bleiben mag! — Eigentlich müßte er doch schon längst heran sein?

Umsonst wird nach allen Seiten Ausschau gehalten. Nichts ist von ihm zu sehen. — Also weiterlaufen! Vielleicht kommt er noch! — Sein Ausbleiben ist natürlich nicht dazu angetan, um unsere Stimmung zu heben.

Was sollen wir vor allen Dingen anfangen, wenn auch die anderen Schiffe der russischen Schwarzen-Meer-Flotte draußen sind und

wir ihnen womöglich jetzt in den Weg laufen? Das kann ja dann heiter werden! Hinter uns die „Imperatriza Maria" und vor uns die anderen Linienschiffe, die es sich natürlich nicht zweimal sagen lassen werden, die günstige Gelegenheit auszunutzen und der verhaßten „Goeben" gründlich eins auszuwischen.

Fieberhaft lauschen wir in der Funkstation, ob sich etwa die ersten verräterischen Anzeichen der herannahenden Russenflotte bemerkbar machen. — Aber Gott sei Dank, bisher ist nur der Funkverkehr der „Imperatriza Maria" mit Sebastopol zu hören. Hat die aber eine klotzige Energie!

Sie teilt jetzt ihr Erlebnis dem Heimathafen mit. Ihre Freude geht sogar so weit, daß sie das bevorstehende Ende der „Goeben" schon funkt! Aber so leicht soll es der Russe doch nicht haben. Schließlich ist die „Goeben" immer noch das schnellste Schiff im Schwarzen Meer! —

Wenn nur der Flieger käme! — Ob er sich am Ende verflogen hat? —

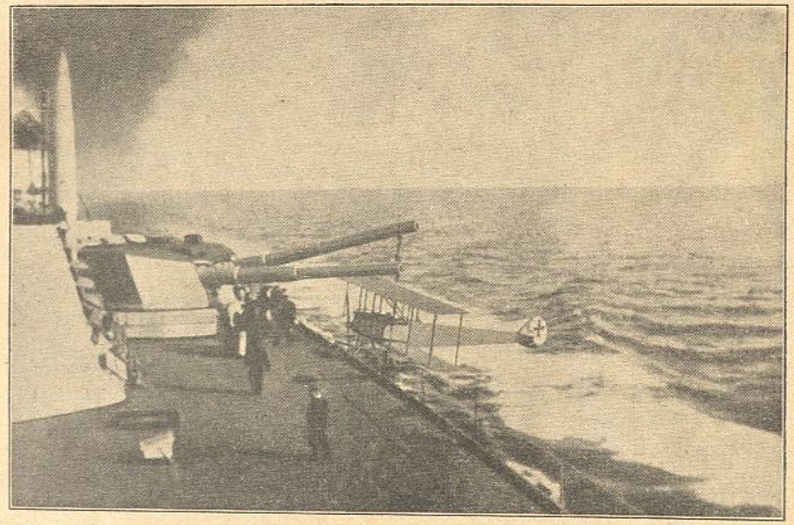
Zwei Uhr nachmittags ist es inzwischen geworden und noch immer tobt die Jagd über die endlose, unter der glühenden Sonnenhitze wie gedrückt liegende Wasserfläche. Da plötzlich meldet ein Ausguckposten, daß links von uns in Richtung der anatolischen Küste etwas auf dem Wasser schwimmt! — Die Gläser richten sich auf den merkwürdigen Punkt, und beim Näherkommen ist allmählich ein Wasserflugzeug auszumachen, — das Flugzeug, das uns helfen sollte!

Das ist natürlich Pech! — Aus dem Angriff wird jetzt nichts. — Und doch hätten wir auch der „Imperatriza Maria" so gerne die Zähne gezeigt. —

Mit direktem Kurs halten wir auf das Flugzeug zu. Blitzschnell die Überlegung, ob wir es noch bergen können, bevor uns der Koloß einholen kann. Der arme Kerl, der da hilflos auf dem Wasser treibt, tut uns schließlich doch zu sehr leid. Es wird schon noch klappen, wir

werden es noch schaffen, bevor die „Imperatriza Maria" auf Schußweite herankommt.

Schon ist die Mannschaft am und im Backbordturm auf dem Posten. — Die Vorbereitungen, um das Flugzeug möglichst schnell herausfischen zu können, werden getroffen. An einem der Geschützrohre wird eine Rolle mit einem durchgehenden Tau befestigt und das Rohr, so weit es geht, zu Wasser geneigt.



Das Geschützrohr hebt sich, der Turm schwenkt ein, und sicher gleitet das Flugzeug an Bord nieder.

Hart steuert die „Goeben" auf das Flugzeug zu, es dauert nicht lange, da ist sie dran und stoppt ab. Schnell wird das Tau an einem Ring, der mitten auf der oberen Tragfläche des Flugzeuges ist, von den Fliegern festgemacht. Es muß alles sehr fix gehen. — Während die Geschützmündung in die Höhe geht und das Flugzeug langsam angehoben wird, starren verschiedene Augenpaare unruhig auf den uns verfolgenden Koloß, der inzwischen aufkommt.

Drüben auf der „Imperatriza Maria" werden sie wahrscheinlich

staunen über diese Kaltblütigkeit. In ganz kurzer Zeit ist aber auch schon alles geschafft. — Der Turm schwenkt ein und sicher gleitet das Flugzeug auf Deck nieder. — So, nun ist es wenigstens in Sicherheit.

Die Flieger erzählen uns, daß sie unterwegs Maschinendefekt bekommen hatten und auf dem Wasser niedergehen mußten. Sie sind froh, daß sie noch so viel Glück im Unglück hatten. —

Jetzt heißt es aber wieder weg von dem Russen, der inzwischen bedrohlich aufgekommen ist. Ein leises Beben und Zittern geht durch den Schiffskörper, gewaltig setzen die Schrauben im Wasser ein, wir gehen wieder auf „große Fahrt". Aufs neue beginnt die Jagd. Wieder brausen die Turbinen der „Goeben".

Als wir noch etwa 60 Seemeilen vom Bosporus entfernt sind, gibt die „Imperatriza Maria" die Verfolgung auf und dreht nach Norden ab. Nachmittags um 6 Uhr 30 steuern wir in die Bosporus-Einfahrt hinein und liegen bald darauf wieder in Stenia.

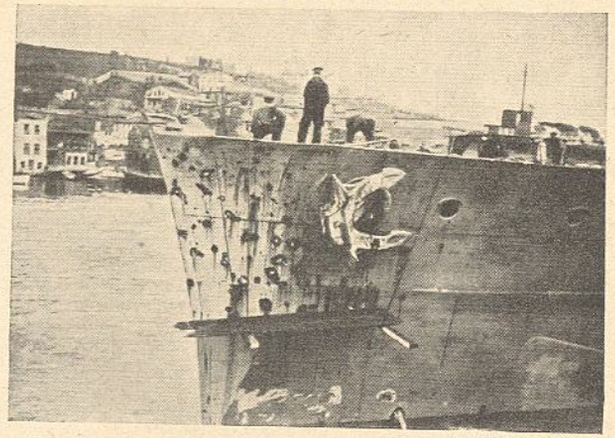
Das war die erste denkwürdige Begegnung mit dem Überdreadnought. Wir werden lange daran zurückdenken. Schade nur, daß wir nicht die Klingen kreuzen konnten.

Am andern Tag gehe ich in der Frühe von Bord nach Osmanie. Zwei Stunden sind es von der Steniabucht quer über Land bis man am Ziel ist. Freudig empfangen mich meine Kameraden. Da erzähle ich ihnen von dem Abenteuer draußen. Sie hören mit Spannung zu und meinen nachdenklich zum Schluß, daß es nun aus sei mit unserer Seeherrschaft im Schwarzen Meer.

Bald darauf hatte auch die „Breslau" eine unliebsame Begegnung mit der „Imperatriza Maria". Unsere „kleine Schwester" wurde in einer ähnlichen kolossalen Entfernung unter Feuer genommen. Wieder schossen die Russen verteufelt gut. Die schweren Brocken klatschten in bedrohlicher Nähe ins Wasser, eine Salve der „Imperatriza Maria" lag kurz vor dem Bug der „Breslau". Die Sprengstücke der krepierenden Geschosse flogen nur so um die „Breslau" herum, beschädigten aber nur den Bug des kleinen Kreuzers. Dank der überlegenen Geschwindigkeit konnte sich die „Breslau" noch zur rechten Zeit dem gefährlichen Gegner entziehen. —

Aber nicht lange dauerte die Herrlichkeit mit der „Imperatriza Maria". Am 20. Oktober 1916 ging der Überdreadnought im Hafen von Sebastopol durch eine unaufgeklärte Explosion in die Luft.

Allerdings sollte jetzt auch bald das Schwesterschiff der „Imperatriza Maria", der Überdreadnought „Alexander III.", fertig werden.



Beschädigter Bug der „Breslau" nach dem Zusammentreffen mit der „Imperatriza Maria".

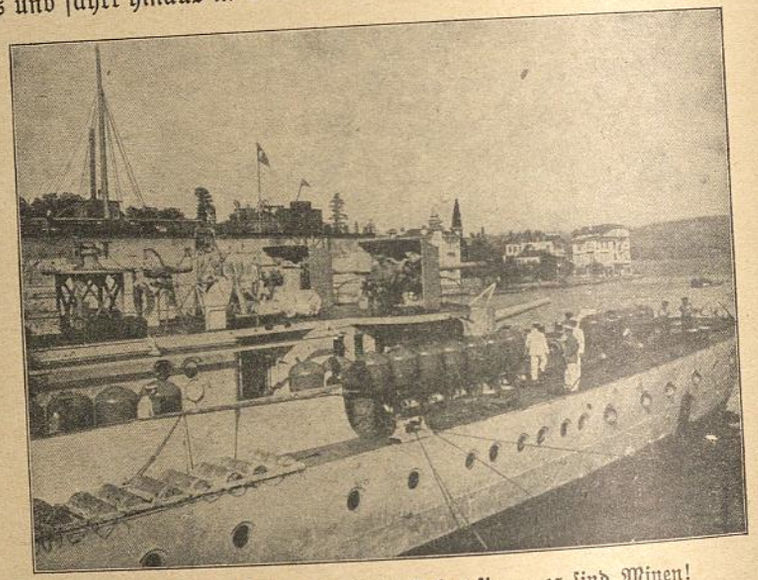
Aber ein halbes Jahr kann noch gut vergehen bis die Indienststellung erfolgt, und bis dahin haben wir Ruhe.

Im Schwarzen-Meer-Sturm.

Kaum zwei Wochen sind vergangen, daß ich wieder in unserer Peilstation hause, als eines Tages der Befehl kommt, ich soll mich zur Ausfahrt ins Schwarze Meer bereit machen. Diesmal muß ich auf der „Breslau" mit. —

Ein ganz eigentümlicher Eindruck, als mich das Boot an den klei-

nen Kreuzer heranbringt! — Seltsam verändert sieht er aus. Das ganze Deck des Hinterschiffes scheint wie mit Strandkörben, die nebeneinander in Reih und Glied aufgestellt sind, bedeckt. Erst als ich näher herangekommen bin, merke ich, was für eine Bewandtnis es mit diesen „Strandkörben" hat. Es sind — Minen! Schöne Geschenke für den Russen. — Abends um 7 Uhr macht die „Breslau" los und fährt hinaus in See.



Nebeneinander in Reih und Glied stehen sie — es sind Minen!

Indes wir auf hohe Fahrt gehen, bricht die Nacht herein. Eine milde, warme Herbstnacht. Wie ein Schatten gleitet der Kreuzer durch die Dunkelheit. — Bei der schnellen Fahrt glimmt hinter uns die Hecksee phosphoreszierend auf und leuchtet geisterhaft durch die Finsternis.

Im Morgengrauen wollen wir schon in der Straße von Kertsch stehen, um den Zugang zum Asowschen Meer mit Minen zu sperren. Bei Hellwerden soll der Auftrag erledigt sein. Bereits früher hat die

„Breslau" vor Sebastopol und anderen Stellen der russischen Küste erfolgreich Minen gelegt. Ohne Zwischenfälle verläuft die nächtliche Fahrt, der Gegner läßt sich wieder einmal weder hören noch sehen.

Am anderen Morgen gegen $5^1/_2$ Uhr ist die „Breslau" am Ziel und beginnt mit dem „Eierlegen". Es geht alles sehr schnell. In bestimmten Abständen fallen die Minen vom Heck des Kreuzers in die Tiefe. Binnen einer Stunde ist der Auftrag erledigt, die Straße von Kertsch ist verseucht.

So mancher Dampfer wird jetzt den Russen wohl hops gehen, denken wir, indes die „Breslau" wieder den Rückmarsch antritt.

In der Zwischenzeit hatte die „Breslau" schwerere Artillerie bekommen. Ihre 10,5-cm-Geschütze waren gegen 15-cm-Kaliber eingetauscht. Darüber war alles froh. Jetzt sollten nur die frechen Zerstörer und die kleinen Kreuzer kommen! Denen würden wir jetzt schon etwas anderes zeigen.

Ruhig fahren wir den Vormittag hindurch mit Kurs auf den Bosporus dahin. Da, in den ersten Stunden des Nachmittag macht sich russischer Funkverkehr bemerkbar! Die russische Schwarze-Meer-Flotte ist also in See. —

Eigentümlich, je näher wir dem Bosporus kommen, umsomehr nimmt der feindliche Funkverkehr an Lautstärke zu. Wahrscheinlich treibt sich das russische Geschwader nicht weit vor dem Bosporus herum. Da heißt es jetzt höllisch aufpassen!

Immer näher kommen wir der Einfahrt. Jetzt sind schon die felsigen Ufer der Küste zu erkennen. Nicht mehr lange und wir werden wieder in Stenia liegen. —

Während wir uns noch freuen, daß alles so gut gelungen ist, kommt mit einemmal auch schon blitzschnell die Wendung! In östlicher Richtung erkennen die Ausguckposten verräterische Rauchwolken; und da kommen auch schon Schiffe in Sicht — die ganze russische Schwarze-Meer-Flotte!

Donnerwetter! Die haben wieder einmal gut aufgepaßt. Sie müssen gewußt haben, daß die „Breslau" draußen war und wollen uns jetzt die Rückkehr noch besonders abwechslungsreich machen.

Voller Eifer braust das Geschwader auf die Bosporus-Einfahrt zu. — Was nun? Mit einem Schlag hat sich die Situation gewaltig verändert.

Wir wissen zunächst nur, daß wir möglichst bald wieder in Stenia sein müssen! Irgendwie müssen wir durchkommen. Um uns noch eine Nacht draußen in See mit den Russen herumzuschlagen, haben wir nicht genügend Kohle an Bord.

Jetzt ist die russische Flotte näher gekommen. Aha! Die Herrschaften versuchen, der „Breslau" den Weg abzuschneiden. Da gibt es nun keine lange Überlegung. Jetzt geht es auf Biegen und Brechen. Entweder kommen wir noch durch, und dann ist alles gut, oder der Durchbruch gelingt nicht und wir werden von dem schweren Kaliber der Linienschiffe in Grund und Boden geschossen! —

Das Schlimmste ist, daß die russische Flotte von der Seite aufkommt, wo die minenfreie Einfahrt in den Bosporus ist! Wenn wir noch vor dem Verfolger den Bosporus erreichen wollen, bleibt uns nichts anderes übrig, als über unsere eigenen Minenfelder hinwegzufahren! —

Alles andere als schöne Aussichten. Aber der herannahende übermächtige Gegner läßt uns keine andere Wahl.

„Breslau" geht auf äußerste Kraft! Das Schiff duckt sich gleichsam einen Moment und schnellt dann wie ein Pfeil über die blinkende Wasserfläche dahin. Gewaltig dröhnt das eherne Lied der Maschinen, ein unerhörtes, kraftvolles Leben entfaltet sich im Schiffsinnern. Schäumend spritzt der Gischt am Bug empor. — Jeder von uns auf der „Breslau" hat nur den einen Gedanken, was wird der nächste Augenblick bringen! —

Furchtbare Spannung liegt deutlich ausgeprägt auf allen Gesich-

tern, — ein verteufelter Durchbruch! — Todesverachtend in lauernder Erwartung stehen wir da und lauschen auf das Kommende. Jeden Augenblick kann das Unheil hereinbrechen, kann eine furchtbare Detonation erfolgen.

Aber seltsam, — nichts passiert, während wir dahinrasen! Es ist wie ein Wunder! — Wohl nur so zu erklären, daß die Minen bei der Bombenfahrt durch die mächtigen Bugwellen weggeschoben werden

Der Kaiser während des Krieges zu Besuch beim Sultan.

und gleichsam keine Zeit haben, den dahinschnellenden Schiffskörper der „Breslau" zu berühren.

Als die Russenflotte das tollkühne Manöver der „Breslau" sieht, hält sie in ihrer Fahrt inne und bleibt zurück. Wahrscheinlich starren sie jetzt von drüben herüber und warten auf den Moment, wo eine Wassersäule an der „Breslau" hochgeht und das Schiff zu Tode verwundet in die Tiefe geht. Eine feine Sache! Was sie selbst nicht können, wollen sie durch unsere Minen besorgen lassen! Denn schließ-

lich wird der Russe wohl wissen, wie er sonst ja auch immer gut informiert ist, daß wir über unsere eigenen Minenfelder fahren. Sonst wäre er ja sicher näher herangekommen und würde zu allem Überfluß noch versuchen, uns unter Feuer zu nehmen. —

Aber die Hoffnung der Russen ist umsonst! „Breslau" hat unglaubliches Glück! Mit brausender Fahrt laufen wir dahin. Immer näher rückt die rettende Einfahrt heran. — Noch wenige Minuten und die lastende Spannung, die die Nerven fast zerreißt, löst sich. Ohne die geringste Beschädigung kommen wir durch das Minenfeld hindurch. Bald liegen wir wieder im Goldenen Horn.

•

Nach diesem aufregenden Erlebnis gibt es wieder ruhige Tage in der Peilstation. Aber nicht lange, dann heißt es wieder bereit sein zur Ausfahrt.

Es ist Ende Oktober, als ich wieder in Stenia auf der „Goeben" bin. —

Am Nachmittag laufen wir aus. Es heißt, daß der Russe in See ist und einen Angriff auf Songuldak plant. Die Nacht über fährt die „Goeben" mit mäßiger Geschwindigkeit, um nicht vor dem anbrechenden Morgen des nächsten Tages an Ort und Stelle zu sein.

Die Ausguckposten, die die Dunkelheit zu durchdringen versuchen, bemerken nichts Verdächtiges. Dagegen hören wir in der Funkstation den nächtlichen Funkverkehr der russischen Schwarzen-Meer-Flotte. Das Geschwader muß also doch in See sein! — Wieder einmal sind wir rechtzeitig gewarnt. —

Jede Beobachtung von uns wandert von der Funkstation zur Kommandobrücke, damit die Schiffsführung über alles unterrichtet ist. Die Fahrt ist heute alles andere als gemütlich. Grauverhangen steht der Himmel über dem Wasser, — ein dicker Wolkenschleier, der sich tief herabsenkt.

Das Schwarze Meer ist recht unruhig geworden, die „Goeben" rollt in der Dünung. Beim Morgengrauen sind wir nicht mehr weit vom Ziel. Merkwürdig, daß vom Russen keine Spur zu finden ist! — Ob er etwa Wind bekommen hat, daß die „Goeben" ausgelaufen ist? Gewöhnlich verhält er sich ja dann etwas reservierter.

Um 8 Uhr in der Frühe stehen wir an der anatolischen Küste vor Songuldak. Wir in der Funkstation merken, wie der russische Funkverkehr allmählich an Lautstärke verliert, als ob sich das feindliche Geschwader entfernt! —

Das ist wirklich seltsam. Wir können uns nicht erklären, warum der Russe ausgelaufen ist und dann wieder verschwindet, ohne etwas unternommen zu haben. — Bald sollen wir die Erklärung haben!

Eine Zeitlang kreuzen wir noch vor dem kleinen Hafenplatz und schlagen dann gegen 10 Uhr vormittags Kurs nach Westen, nach dem Bosporus, ein.

Inzwischen ist es ungemütlicher geworden. — Der Seegang wird immer stärker, und es dauert auch garnicht lange, da haben wir gegen Mittag den besten Sturm, den man sich nur denken kann. Das Schiff beginnt unangenehm zu schlingern und zu stampfen, es wird von den mächtigen Wogen jäh in die Höhe gehoben, um im nächsten Moment in einem Wellental zu verschwinden.

So geht dieses Hin- und Herschaukeln, dieses Auf- und Niedergehen des tanzenden Schiffes, schon eine ganze Weile. Wenn wir denken, nun ist es aber genug damit, wird es immer noch schlimmer!

Zu allem Unglück kommt auch noch ein mächtiger Nordwind auf.

Donnerwetter — Windstärke 11!

Es fegt und bläst mit unerhörter Gewalt über das aufgeregte, aufgewühlte Wasser. Böse zischen die weißlichen Schaumkronen in der schwarzen Flut auf. Riesige Wellen schlagen über das Schiff hinweg.

Das ganze Personal von der Brücke muß in den Kommandoturm flüchten, die Mannschaft an Deck sucht Schutz in den Gefechtsstationen und unter Deck.

Jetzt packt eine riesenhafte Welle das Schiff! Die „Goeben" richtet sich hoch auf und rutscht im nächsten Moment tief in ein Wasserloch hinein. Hoch schlagen die Wellen über das Schiff hinweg, die Sturzseen fluten über die spiegelblanken Decks. Wir haben ja auch nichts mehr drauf. Das Schiff befindet sich im Kriegszustand, es gibt nicht einmal Rettungsboote mehr! Die haben wir ja seinerzeit vor dem Durchbruch aus Messina alle an den Dampfer „General" abgegeben, um sie bis heute nicht mehr wiederzusehen. Bei diesem Sturm würden die Boote aber auch ohne weiteres von der rasenden See über Bord gerissen werden. Die Aufbauten an Deck verschwinden zeitweise in den schäumenden, herüberbrechenden Wellen.

Es wird immer bunter! — Wir sind in einen der berüchtigten Stürme des Schwarzen Meeres hineingeraten. Genau von Norden fegt es heran. So furchtbar hoch geht die See, daß die anprallenden Wogen im Vorderschiff schon einige Bullaugen, die dem starken Wasserdruck nicht standhielten, durchschlagen haben.

Wuchtig schießt das Wasser durch die Schießscharten in die Kasematten der 15 cm-Geschütze. Es bricht und strömt überall dort herein, wo sich auch nur die kleinste Öffnung findet.

Die Steuerbordkasematten stehen bald kniehoch voll Wasser! Was nützen da die Speigats (Abflußrohre)! Die hereinbrechenden Wassermassen sind viel zu gewaltig, als daß sie ordnungsgemäß durch die Speigats abfließen können. Bis über die Knie steht die Mannschaft schon in der plätschernden Flut, die beängstigend höher und höher steigt. Von der Schanz ist überhaupt nichts mehr zu sehen, eine Woge nach der anderen schießt drüber weg.

Unwillkürlich erhebt sich die Frage, was denn werden soll, wenn uns nun auch noch die feindliche Flotte begegnet!

Wenn es zu einem Gefecht kommt, kann es der „Goeben" wirklich böse ergehen. Liegt das russische Geschwader in nördlicher Richtung parallel zu uns, so kann es die „Goeben" unter Feuer nehmen, da die Backbordseite der Russenschiffe gleichzeitig die Leeseite ist. Trotz der wütenden See können sie dann mit der Kanonade beginnen. — Und wir? — Wir liegen ja mit der Steuerbordseite zum Russen gerichtet und können keinen Schuß rausbringen. Zu ungestüm sind die durch die Schießscharten hereinbrechenden Wassermassen, die uns fast von den Geschützen wegwerfen. —

Aber von diesem Unheil bleiben wir wenigstens verschont. Der Russe läßt sich nicht blicken. Jetzt wird uns auch klar, warum er sich heute morgen so schnell verzogen hat. Er hat ja mehr Erfahrung im Schwarzen Meer als wir, er kennt seine Tücken und lief vor dem heraufziehenden Sturm schnell wieder nach Sebastopol zurück.

Aber auch so, wo wir uns jetzt mit der entfesselten Natur herumschlagen müssen, ist es schlimm genug. Schon des öfteren hatten wir Stürme im Schwarzen Meer zu überstehen, aber so etwas wie heute ist uns bisher noch nicht begegnet. Das Schwarze Meer macht seinem Namen wirklich alle Ehre!

Ein erbitterter Kampf mit der rasenden See setzt jetzt ein. Menschenkraft erhebt sich gegen Naturgewalt. Ein furchtbares Ringen!

Wir versuchen in Eimern das Wasser aus den Steuerbordkasematten nach der Backbordseite, die geschützt ist, zu schaffen. Schulter an Schulter in langen Ketten steht die Mannschaft, und einer reicht dem anderen den Eimer zu. Wir hoffen auf diese Weise die bedrohten Steuerbordkasematten etwas leer zu bekommen und das Wasser durch die Speigats der Backbordkasematten abfließen zu lassen. Aber unsere Mühe ist umsonst. Die Wassermassen an Steuerbord steigen höher und höher! Sie sind nicht mehr zu halten! — Jetzt flutet das rasende Element in die Munitionsaufzüge, aus den Kasematten

strömt es heraus in die Gänge und droht sich den Weg in die Heizräume zu bahnen. Die Leute mit den Schöpfeimern können sich in den gefährdeten Räumen kaum noch halten.

Was nun? — Um mit dem entfesselten Element fertig zu werden, beginnen wir ein anderes Manöver. Die „Goeben" macht eine Kehrtwendung und läßt ihre Backbordseite mit dem einschlagenden Seewasser vollaufen. Das hat den Vorteil, daß inzwischen die Steuerbordkasematten, die jetzt geschützt sind, durch die Speigats leerlaufen können. Es dauert eine Weile bis die Wassermassen notdürftig heraus sind, dann dreht sich die „Goeben" wieder mit der Steuerbordseite nach Norden, läßt wieder die Steuerbordkasematten vollaufen, indes inzwischen das Wasser aus der vollgeschlagenen Backbordseite abläuft.

So geht der Kampf mit der erzürnten Natur schon vier Stunden lang. Todmüde ist die Mannschaft von den unerhörten Strapazen.

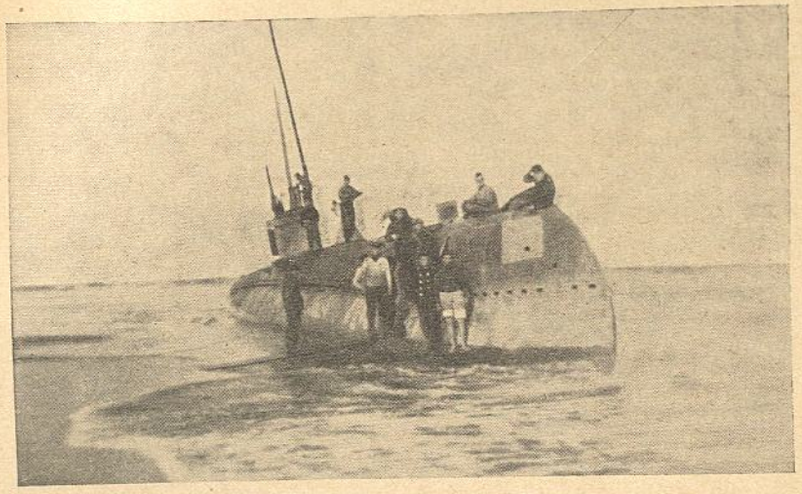
Endlich scheint sich das tobende Meer langsam zu beruhigen. Auch der Sturm verliert an Heftigkeit. Ein Aufatmen überall, als die Gefahr vorüberzugehen scheint. Selbst die ältesten Seebären bei uns an Bord hatten einen derartigen Sturm noch nie erlebt. —

Auch ein U-Boot von der in Konstantinopel gebildeten Unterseebootshalbflottille konnte ein Lied von den Schwarzen-Meer-Stürmen singen.

Einmal, als es draußen in See war, geriet es unglücklicherweise in einen dieser Orkane. Zunächst tauchte das Boot unter, da sich ja unter der Wasseroberfläche die Gewalt eines Sturmes nicht so sehr bemerkbar macht und verharrte dort längere Zeit. Schließlich konnte es doch nicht länger unter Wasser bleiben, weil der Sauerstoff zur Neige ging. Kaum begann es aber nach oben zu kommen, als es auch schon von den riesigen Wogen gepackt und immer mehr an die anatolische Küste herangetrieben wurde. Es war gegen die anstürmenden Wellen völlig machtlos und wurde, als es gerade halb aufgetaucht war, von einer wuchtigen Woge gepackt und an Land gesetzt. —

Ein deutlicher Beweis, wie rasend das Schwarze Meer im Sturm werden kann. — Wehe den kleinen Fahrzeugen, die nicht rechtzeitig einen Hafen oder eine geschützte Bucht aufsuchen können. Sie sind verloren! —

Leider gelang es der Besatzung nicht, das U-Boot wieder zu Wasser zu bringen. In der unangenehmen Situation blieb nichts



Das U-Boot wurde von einer wuchtigen Woge gepackt und an Land gesetzt.

anderes übrig, als alles was nur möglich war, von dem U-Boot an Land in Sicherheit zu bringen.

Vier Tage später nach der unfreiwilligen Landung kamen russische Zerstörer in Sicht und eröffneten auf die wehrlose und willkommene Beute eine wilde Kanonade. Nur Trümmerreste blieben übrig.

Langsam nähern wir uns jetzt dem Bosporus. Um einlaufen zu können, müssen wir erst ruhigeres Wetter abwarten. Die Gefahr, auf abgerissene oder in der Verankerung verschobene Minen zu laufen, ist zu groß.

Erst am späten Abend hat sich der Sturm wieder vollständig gelegt und während wir über die beruhigte Wasserfläche dahinfahren, kommt uns das Abenteuer nachträglich wie ein Spuk vor. Durch Funkspruch bitten wir um Torpedoboote, die uns mit ausgebrachtem Minensuchgerät wieder glücklich in den Bosporus hineinbringen sollen.

So ist unsere Ausfahrt ganz anders verlaufen als wir es uns haben träumen lassen. Statt des erwarteten Gegners, der Russenflotte, war uns ein anderer gefährlicher Feind erwachsen, das Schwarze Meer mit seinen Tücken und lauernden Gefahren. —

Parole: Klarmachen zum Kohlen für den nächsten Tag. — Am anderen Morgen verschwinde ich nach Osmanie.

Der übliche Dienst in der Peilstation beginnt wieder. Eingehend werden die Bewegungen der russischen Schwarzen-Meer-Flotte festgestellt. Außerdem übersetze ich jeden Funkspruch, sowie die russische Cq-Presse, Nachrichten an alle. Von der Großstation Osmanie werden dann alle Meldungen durch direkte Kabelleitung an den Dampfer „General", zum Stab, weitergegeben.

So geht die Zeit dahin. —

Wieder kommt der Winter ins Land. Wir schreiben schon Ende 1916, und immer noch ist der Krieg im Gange. Wie lange noch? —

Da macht eine neue schwere Darmkrankheit meiner weiteren Arbeit auf der Peilstation ein Ende. Einige Wochen liege ich im Schiffslazarett des Dampfers „General". Nach längerer Zeit bin ich endlich wiederhergestellt und der Dienst kann von neuem beginnen. —

Das Ende der russischen Schwarzen-Meer-Flotte.

Die ersten Erschütterungen und Nachwirkungen des Krieges, Vorboten des gewaltigen Umsturzes, machen sich in dem Riesenreich des Zaren bemerkbar. Noch vollzieht sich der Umschwung nicht mit der wilden Kraßheit, die er ein paar Monate später haben sollte. Vor-

erst tritt an Stelle des Zarentums das demokratische System Kerenskis. Aber der Prozeß der Auflösung und Umwertung, einmal begonnen, sollte sich nicht mehr aufhalten lassen und es war nur noch eine Frage der Zeit, bis drohend am Himmel das Gespenst aufleuchtete: Revolution! —

In dieser Zeit zeigt sich natürlich auch unser alter Gegner, die russische Schwarze-Meer-Flotte, kaum noch draußen in See. Für „Goeben" und „Breslau" gibt es nun ebenfalls ruhigere Tage. Mein Dienst auf Osmanie läuft still dahin, die Unterbrechungen durch Seefahrten werden immer seltener.

Mitte Juni bekomme ich plötzlich während des Dienstes starkes Fieber. Am nächsten Tag wird es noch schlimmer und dem Sanitäter von Osmanie bleibt nichts anderes übrig, als meine sofortige Überführung in das Marinekrankenhaus, das in der französischen Schule St. Benoit in Pera eingerichtet ist, zu veranlassen.

Ich komme in die Infektionsbaracke im Garten der Schule. Am nächsten Tag dann die Blutprobe — Ergebnis: Malaria und Typhus! — Nun heißt es tapfer Chinin schlucken. Zwei Wochen sind vergangen, da soll ich wieder aus der Infektionsbaracke heraus in das Hauptgebäude. Das paßt mir aber nicht recht, da ich inzwischen erfahren habe, daß es drüben im Hauptgebäude nicht so gutes Essen gibt wie in der Baracke. Auf mein Bitten gestattet mir dann auch der behandelnde Arzt, weiter in der Baracke zu bleiben, wenn ich keine Furcht vor Ansteckungen habe. Das ist mir aber gleichgültig und so bleibe ich wo ich bin. —

Allzuoft gibt es hier einen Todesfall. Zehn Mann können immer in der Baracke Aufnahme finden. Außer diesen zehn Betten ist noch eine kleine Kammer mit einem Bett da, — die Totenkammer!

Wer da hingelegt wird, dessen Stunden sind gezählt. Natürlich haben wir alle mächtigen Respekt vor diesem unheimlichen Raum. —

Eines Tages wird ein Kamerad eingeliefert, der sehr schwer an

Ruhr erkrankt ist. Ein hoffnungsloser Fall. Nach drei Tagen liegt er in der Totenkammer. Es handelt sich nur noch um Stunden. —

Vor dem Fenster der Kammer steht ein Pflaumenbaum. Da liegt nun der Todeskandidat und starrt den ganzen Tag hinaus auf den Pflaumenbaum vor dem Fenster. Den ganzen Tag über sieht er die reifen Früchte lockend herüberschimmern. Der arme Kerl ist furchtbar schwach und kann kaum noch einen Schritt machen. Trotzdem

Ehrenfriedhof in Therapia, wo mancher liebe Kamerad die letzte Ruhe fand.

bringt er die Kraft auf, des Nachts heimlich aufzustehen, in den Garten zu gehen und von den Pflaumen zu essen. — Natürlich geht es nun um so schneller mit ihm zu Ende. Nach ein paar Stunden lebt er nicht mehr. —

Das Einerlei dieser Tage wird auf einmal durch eine freudige Nachricht unterbrochen. Am 23. Juni hat unsere „Breslau" mit der Funkstation auf der Schlangeninsel, die uns schon seit langem ein Dorn im Auge war, gründlich aufgeräumt. Nachdem sie die Funk- und Signalstation durch Artilleriefeuer zerstört hatte, setzte sie eine

Landungsabteilung aus, die die Besatzung der Schlangeninsel kurzerhand gefangen nahm.

Schon vier Wochen liege ich in der Feldbaracke, da kommt eines Tages ein Kamerad, der Schreiber K., und teilt mir mit, daß ich seit Januar 1917 zum Unteroffizier befördert worden bin. Jetzt haben wir Juli! Solche Sachen dauern immer sehr lange, bis sie aus der Heimat den Weg nach dem weiten Süden finden. — Noch zwei Wochen und ich darf das Lazarett wieder verlassen. — Wer weiß, für wie lange? —

Als ich nach Osmanie zu unserer Peilstation zurückkomme, herrscht große Freude, daß ich wieder bei meinen Kameraden bin.

Mitte August erhalten wir den Befehl, unsere Peilstation nach einem anderen Ort zu verlegen. Wir ziehen um nach Maslak, in der Nähe des Bosporus. Etwa 200 Meter von unserem neuen Standort entfernt, führt der Weg von Schischli nach Therapia. —

An der Chaussee, uns gegenüber, wohnt ein deutscher Farmer mit seiner Familie. Schnell sind wir mit den biederen Leutchen befreundet. Es geht ihnen wirklich nicht gut. Die Lebensmittelknappheit ist immer schlimmer geworden, bald gibt es kaum noch Futter in der Stadt und unser Landsmann mußte nach und nach seinen großen Viehbestand abschlachten. Jetzt sind nur noch zwei Schweine auf der Farm, für die das Futter in Form von Abfällen in den Hotels der Stadt aufgekauft werden muß. Wenn der Wagen mit den Abfällen auf der Straße vor den Hotels steht, muß immer die Polizei zum Schutz herangeholt werden, damit die ausgehungerte Bevölkerung nicht die Abfälle und Speisereste stürmt. So bitter sieht es in Konstantinopel aus. Das Gespenst der Hungersnot erhebt drohend sein Haupt. —

Unser Dienst beschränkt sich jetzt auf wenige Beobachtungen, da die russische Schwarze-Meer-Flotte ihren Hafen nicht mehr verläßt. Dafür haben wir jetzt andere Sorgen. Vor allem die, was wir am

nächsten Tag essen sollen! Fleisch haben wir schon lange nicht mehr gegessen, wir waren ja Selbstverpfleger.

Da gibt es eines Morgens eine Sensation für uns. Kamerad S. kommt plötzlich schwerbeladen mit einer großen Keule an. Das Fleisch sei von einer soeben geschlachteten Kuh, erklärt er. Wo er es herhat, will er allerdings nicht verraten. —

Es ist gerade Anfang Dezember. Draußen ist es kalt, es hat geschneit und ringsum leuchtet alles im weißen, winterlichen Kleid. — Wir zerlegen unseren kostbaren Vorrat in mehrere Teile, die dann in zwei Schüsseln mit Wasser kommen. In der Nacht friert das Wasser und so haben wir für längere Zeit wieder einmal Fleisch zu essen.

Inzwischen bereitet S. mit großer Zufriedenheit die Beefsteaks zum Mittagsmahl. Nachher fragt er uns, ob wir auch wissen, was wir gegessen haben. Natürlich, erwidern wir, doch sicher Fleisch von der Kuh, die sich das Bein gebrochen hat und deshalb geschlachtet werden mußte. Da fängt er an zu lachen und erzählt uns, es sei ja eine Pferdekeule gewesen. — Natürlich müssen wir jetzt auch lachen, daß wir so hinters Licht geführt worden sind. Aber unser türkischer Posten und Bursche Djemal war für den ganzen Tag nicht mehr zu sprechen. Er ist Kurde von Geburt und verabscheut den Genuß von Pferdefleisch. Djemal war uns ernstlich böse. Aber schließlich sieht er doch ein, daß wir aus Unkenntnis so gehandelt haben und verzeiht uns alles. Allerdings rührt er von nun an kein Fleisch von unserem Vorrat mehr an.

Allmählich müssen wir jetzt auch an Weihnachten denken. Schon überlegen wir uns, wie wir das Fest hier draußen feiern werden, da kommt am 22. Dezember morgens ein Auto aus Konstantinopel zu uns heraus. Ich erhalte die Mitteilung, daß ich sofort meine Sachen zu packen hätte und auf den Dampfer „General" müßte. Auf meine Fragen, was denn eigentlich los sei, antwortet die Ordonnanz nur, das wisse sie selber nicht, ich solle nur gleich mitkommen, das weitere

werde sich schon finden. Schnell wird da von den Kameraden Abschied genommen und zwei Stunden später melde ich mich bei meinem Flaggleutnant auf dem „General". Er teilt mir mit, daß ich auf Befehl des Reichsmarineamtes als Dolmetscher dem Vorsitzenden der Waffenstillstandskommission für das Schwarze- und Mittelmeer, Seiner Exzellenz Vizeadmiral Hopman, zugeteilt sei. Es ginge sofort los nach Bukarest. Die Kommission selbst sei schon auf dem Wege dorthin. — Zur schnelleren Erledigung meiner persönlichen Angelegenheiten erhalte ich ein Auto, besorge mir meine Papiere und um 10 Uhr abends sitze ich schon im Balkanzug, der mich in die weite Ferne trägt. —

Ein eigentümliches Gefühl bei dieser Nachtfahrt! Unwillkürlich gehen die Gedanken zurück und bleiben an jener Nacht haften, da ich vor vier Jahren von der Nordsee über die Alpen nach Italien fuhr, um auf die „Goeben" an Bord zu gehen. Nach vier Jahren sitze ich nun zum erstenmal wieder im Eisenbahnwagen, im Balkanzug! —

Am 24. Dezember 1917 treffe ich in Sofia ein und muß hier halt machen, um nach Bukarest umzusteigen. Den Heiligen Abend verbringe ich in der Stadt in einer deutschen Militärkaserne und am nächsten Tag geht's weiter nach Bukarest. Am 27. Dezember bin ich am Ziel und melde mich beim Adjutanten des Admirals Hopman.

Vorläufig gibt es hier noch nichts zu tun. Bei einer alten Rumänin bekomme ich mein Quartier zugewiesen und fühle mich soweit recht wohl. Sehr viel deutsches Militär liegt hier. Das Armee-Oberkommando Mackensen hat zu dieser Zeit ebenfalls seinen Sitz in Bukarest. Jeden Morgen muß ich mich bei dem Adjutanten melden, aber vorläufig hat er noch keine Verwendung für mich. — Als ich am 10. Januar zu ihm komme, teilt er mir mit, ich müßte sofort wieder nach Konstantinopel zurück, und an Bord der „Breslau" gehen.

Das überrascht mich allerdings sehr, daß ich so plötzlich die Abkommandierung auf die „Breslau" erhalte. Ich erkundige mich, was denn los sei, und vertraulich teilt mir der Adjutant mit, daß „Goeben" und „Breslau" zu einem Angriff gegen die englischen Streitkräfte vor den Dardanellen eingesetzt werden sollen. Auf der „Breslau" bestehe Mangel an Funkpersonal und deshalb sollte ich zurück. —

Ich habe aber doch Bedenken, ob mein Gesundheitszustand derartige Strapazen noch verträgt und schließlich darf ich doch in Bukarest bleiben. Jetzt werde ich der Chiffrierabteilung des A.O.K.M. zugeteilt.

Ein paar Tage gehen so dahin, da trifft am 20. Januar die Nachricht in Bukarest ein, daß die „Goeben" und „Breslau" einen gemeinsamen Vorstoß gegen die vor den Dardanellen gelegene Insel Imbros, den Stützpunkt der englischen Flotte, unternommen haben. „Goeben" und „Breslau" versenkten bei dem Überfall zwei englische Monitore, einige Dampfer und außerdem wurde die Funkstation auf der Insel sowie der Leuchtturm vernichtet.

Aber dann — kam die Katastrophe! —

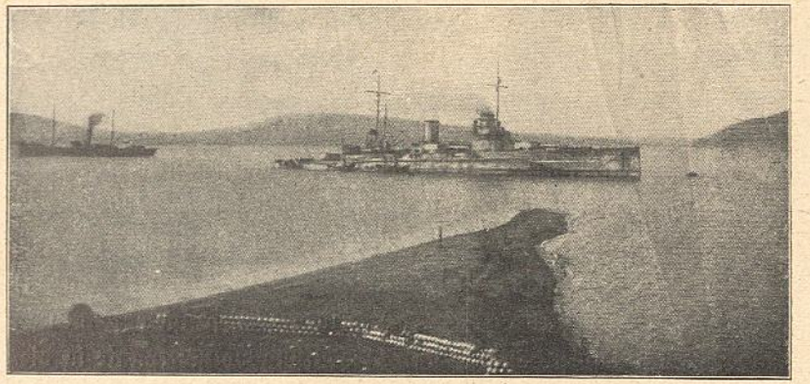
Auf der Rückfahrt nach den Dardanellen lief die „Breslau" auf feindliche Minen und sank. —

Als die „Goeben" das Unglück sah, wollte sie der „Breslau", die durch vier Minen getroffen, schnell sank, zu Hilfe eilen. Dabei lief sie selbst auf drei Minen und mußte das Rettungswerk aufgeben, um nicht vom gleichen Schicksal ereilt zu werden. Sie überließ die Rettung der „Breslau"-Mannschaft — es waren nur wenige, die gerettet werden konnten, so schnell verschwand die „Breslau" unter Wasser — den herannahenden englischen Zerstörern.

Mit Mühe und Not lief die „Goeben" mit aufgerissenem Schiffsboden bis nach Nagara, wo sie sich zu allem Unglück auch noch auf einer Sandbank festsetzte. Nun folgten natürlich zahllose Angriffe von englischen Flugzeugen, die aber alle, bis die „Goeben" sich von

der Sandbank freimachen konnte, von der Luftabwehrmannschaft der „Goeben" erfolgreich abgeschlagen werden konnten. Allein 15,4 Tonnen Fliegerbomben wurden von den feindlichen Fliegern dabei abgeworfen. —

In Fliegerangriffen hatten die „Goeben"-Leute ja schon eine gewisse Übung. Es war im Juni 1917, als die ersten englischen Flieger bis nach Stenia vordrangen und versuchten, die „Goeben" mit Fliegerbomben zu belegen. Zwei Bomben konnten sie damals abwer-



Mit aufgerissenem Schiffsboden lief die „Goeben" bis nach Nagara, wo sie sich auch noch auf einer Sandbank festsetzte.

fen. Sie verfehlten aber ihr Ziel und trafen statt der „Goeben" zwei neben ihr liegende Torpedoboote, die dabei vernichtet wurden.

Mit stolz wehender Flagge ist nun unsere „kleine Schwester", die brave „Breslau", in die Tiefe gegangen. Wie immer bewies die Besatzung auch bei dem Untergang jenen heroischen Mut, dem sie ihre zahllosen Erfolge verdankte. Tapfer hielten die Überlebenden im kalten Januarwasser aus, bis die englischen Zerstörer die im Wasser treibenden Leute herausfischten. —

Etwa zweidrittel der Besatzung waren den Heldentod gestorben!

Das war das Ende der „Breslau". — Schwer wird es mir da

ums Herz, habe ich doch auch so manche Fahrt auf der „Breslau" mitgemacht und nun ist das stolze Schiff für immer verschwunden!

Nun ist die „Goeben", selbst schwer getroffen, ganz allein. — Der letzte Auslandskreuzer! Alle anderen haben den Krieg nicht überlebt und ruhen auf dem Meeresgrund. —

Aber wie ein Trost und eine stille Genugtuung ist es, daß die Namen „Breslau" und „Goeben" im Bewußtsein ihres Volkes weiterleben werden. — Viel hat man über die Streifzüge und Taten unserer Auslandskreuzer gehört. Aber was ist von den Taten der „Goeben" und „Breslau" bekannt?

Nur in kurzen Umrissen der gelungene Durchbruch aus Messina nach den Dardanellen. Was dann die langen Kriegsjahre hindurch im fernen Schwarzen Meer vorsichging, davon drang nur hin und wieder eine Kunde in die Heimat. Und doch sind „Goeben" und „Breslau" diejenigen Schiffe, die im großen Weltkrieg das leisteten, was nur je ein Schiff leisten konnte. Es würde zu weit führen, die zahllosen Fahrten und Gefechte der beiden Schiffe im einzelnen zu schildern. Nur das Wichtigste und Bedeutungsvollste konnte in diesem Zusammenhang behandelt werden.

Wem ist aber bekannt, daß die „Goeben" allein während des Krieges im Schwarzen Meer bei ihren zahllosen Fahrten fast an 20 000 Seemeilen, ihre „kleine Schwester", die „Breslau", ebenfalls im Schwarzen Meer über 35 000 Seemeilen zurücklegte? — Wem ist bekannt, daß bei den unerhört harten Kämpfen in den Dardanellen der Stolz der dort stehenden Maschinengewehrabteilungen aus „Goeben"- und „Breslau"-Leuten bestand? — Wem ist bekannt, daß im Schwarzen Meer, von Odessa angefangen, die ganze russische Schwarze-Meer-Küste entlang bis hinunter zum Kaukasus nach Batum, „Goeben" und „Breslau" die gefürchtetsten Schiffe waren, die die starke russische Schwarze-Meer-Flotte in Schach hielten und ihr die Seeherrschaft streitig machten? —

Wie oft sind „Goeben" und „Breslau" zerfetzt, zerschossen und mit aufgerissenem Schiffsboden mühsam gerade noch in ihre Stenia-Bucht gekommen! — Selbst bei der Einnahme von Sebastopol, beim Angriff der türkischen Truppen auf Batum, beim Vorgehen der deutschen Truppen an der rumänischen sowie russischen Schwarzen-Meer-Küste haben die Schiffsgeschütze der „Goeben" und „Breslau" die Vorstöße gedeckt und gesichert. Das Stammpersonal der beiden

Überall bis nach dem Euphrat hinunter waren „Goeben"- und „Breslau"-Mannschaften an der Front zu sehen.

Schiffe war in der ganzen türkischen Flotte verteilt. Nicht nur an den Dardanellen, sondern bis nach Damaskus, bis nach dem Euphrat hinunter waren an der Front „Goeben"- und „Breslau"-Mannschaften zu sehen!

Wie tapfer haben sich die beiden Schiffe der Übermacht im Mittelmeer entzogen, später dann im Schwarzen Meer der russischen Flotte so manchen Strich durch die Rechnung gemacht und ihr empfindliche Verluste beigebracht! — Unzählige Zerstörer, Torpedoboote, Transportdampfer und Unterseeboote wurden versenkt und vernichtet, den

Großkampfschiffen Beschädigungen und Verluste zugefügt. Große Truppenmengen wurden auf Transportdampfern unter dem Schutz der beiden Schiffe und zum Teil auf ihnen selbst nach dem östlichen türkischen Kriegsschauplatz geleitet und befördert! Und wieviel Kohlendampfer wurden von „Goeben" und „Breslau" nach Songuldak hin und ebenso sicher wieder nach dem Bosporus zurückgebracht! —

Derartige Leistungen sind nur möglich gewesen mit musterhafter Schiffsführung und Mannschaft. Überall jedem Unternehmen gewachsen, gingen Schiff und Besatzung wagehalsig, frohen Mutes und tapfer an ihre Aufgaben heran. —

„Goeben" und „Breslau", zwei Namen, die für alle Zeit ihren Klang behalten werden! Verbindet sich doch mit ihnen der Gedanke an jene zwei ruhmreichen Schiffe, die im Weltkrieg die größten Leistungen vollbrachten, wie sie von keinem anderen Schiff erreicht wurden.

*

Ohne besondere Ereignisse geht die Zeit für mich in Bukarest dahin. In Rußland ist inzwischen der vollständige Umsturz hereingebrochen.

Nachdem Rumänien am 5. März 1918 den Vorfriedensvertrag unterzeichnet hat, fährt unsere Kommission nach Odessa. Hier legen wir unseren bisherigen Namen ab und nennen uns „Nautisch-technische Kommission für das Schwarze Meer". Die Überfahrt nach Odessa erfolgte über Braila, wo uns die aus Konstantinopel eingetroffene Yacht „Loreley" erwartete. Aber auch dort bleiben wir nicht lange. — Am 1. Mai wird die Krim-Halbinsel und damit auch Sebastopol von Truppenformationen der Heeresgruppe Eichhorn besetzt. Wir siedeln deshalb nach Sebastopol über. Am 2. Mai bringt uns die „Loreley" wieder ans Ziel.

In Sebastopol bewohnen wir das Hotel „Kist", das mit seiner Hinterfront an den Boulevardpark grenzt, der sich bis zur Küste hin-

zieht. Nicht weit von uns liegt im Hafen ein altes, sehr geräumiges russisches Linienschiff „Georgij Pobjedonosetz", auf dem der russische Marinestab seinen Wohnsitz hatte. Jetzt ist es leer und verlassen, besitzt aber noch eine vorzügliche und lautstarke Funkstation. Sie dient unserer Kommission als Knotenpunkt für alle an der Schwarzen-Meer-Küste befindlichen Stationen. Wir stehen hier mit Odessa, Nikolajeff, Kertsch, Poti, Songuldak, Osmanie, Varna und Konstanza in dauernder Verbindung. Ich bin als Stationsleiter für die Funkstation von „Georgij Pobjedonosetz" ausersehen, das nötige Personal zur Inbetriebnahme der Funkstation war schon aus der Heimat unterwegs.

Als es eingetroffen ist, gibt es genug zu tun. Die Zeit fliegt schnell bei der Arbeit dahin. In den Freizeiten gehe ich dann und wann auf die Befestigungswerke hinaus und sehe mir die modernen Batterien an. Über 300 Geschütze zähle ich und muß mich wirklich wundern, wie die „Goeben" im Oktober 1914 bei der Beschießung von Sebastopol ohne jeden Treffer davonkam. 25 Minuten lang eine der stärksten Seefestungen zu beschießen und unbeschädigt zu bleiben, das muß man wirklich Glück nennen!

Der Hafen von Sebastopol ist ein schöner Naturhafen. Etwa 7 Kilometer schneidet die Bucht in einer Breite von einem Kilometer in das Land hinein. Gleich am Anfang der Bucht springt auf der rechten Seite eine zweite kleinere Bucht ins Land hinein, etwa zwei Kilometer lang und im Durchschnitt 500 bis 800 Meter breit.

Hier liegt unser Linienschiff mit der Funkstation. Aus weiter Ferne winken hinter der großen Bucht einige Riesenmasten herüber, die Großfunkstation Sebastopol, die jetzt gemeinsam von russischen und deutschen Armeeangehörigen bedient wird. Die Russen, die den Umsturz nicht mitmachten, wurden unsere Freunde.

Tief in der Bucht an der Nordseite schwimmt kieloben die 1916 durch eine Explosion untergegangene „Imperatriza Maria". Un-

unterbrochen hatten die Russen an der Hebung ihres stolzen Schiffes gearbeitet, und nach einem Jahr war es auch gelungen, den Koloß kieloben an die Oberfläche zu bringen. Unter Wasser wurde das Loch im Schiffsboden durch Schließung der Schotten abgedichtet, unter Wasser wurden auch die vier schweren Drillingstürme abmontiert. Eine denkbar schwierige Arbeit! Tag und Nacht hindurch dröhnten die Pumpen, die das im Schiff befindliche Wasser herauspumpten und gleichzeitig Luft zuführten. Endlich war das Schiffsinnere ausgepumpt. Die Schwierigkeit bestand jetzt darin, den riesigen Kasten zu drehen, damit der Koloß wieder schwimmen konnte. Fast war es geglückt, da sackte das Schiff wieder ab.

Von neuem ging man an die Arbeit, und nach einiger Zeit schwamm die „Imperatriza Maria" wieder mit dem Kiel nach oben. Aber wie sie in die richtige Lage gebracht werden sollte, darüber war man sich nicht schlüssig.

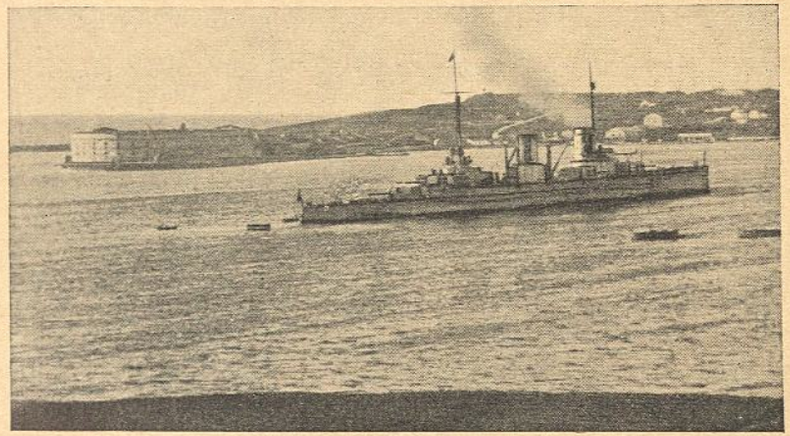
Nicht weit von der „Imperatriza Maria" lag drohend, mit der Breitseite zur Hafeneinfahrt gerichtet, unser schönes, stolzes Schiff, die „Goeben"!

Mit ihren noch nicht geflickten Löchern im Bauch, den Beschädigungen von dem letzten Vorstoß aus den Dardanellen, hat sie auch den Weg bei der Besetzung der Krim-Halbinsel nach Sebastopol gefunden. Unser letzter Auslandskreuzer war die „Goeben", die jetzt auch den Abschluß der großen Tragödie miterlebte. —

In dem kleinen Hafen liegt hinter uns die russische Schwarze-Meer-Flotte! Es fehlen nur das inzwischen in Dienst gestellte Schwesterschiff der „Imperatriza Maria", der Überdreadnought „Alexander III.", der im Jahre 1917 fertig geworden war, ferner der Kreuzer „Kagul", die Yacht „Almas" und einige Zerstörer. Diese wenigen Schiffe hatten sich bei der Besetzung der Krimhalbinsel nach Noworossisk zurückgezogen. —

Gefährlich und klotzig muten die im Hafen liegenden vier Linien-

schiffe mit ihrer schweren Armierung der 30,5-cm-Geschützürme an. Auf jedem Schiff befinden sich deutsche Wachposten, einige wenige Leute, die das Wachtpersonal bilden. Hin und wieder sieht man auf den Russenschiffen Reparaturen. — Die Treffer der „Goeben" sind doch nicht so ohne gewesen! Kasemattenwände, Decks und Geschütztürme hatten unsere Granaten zertrümmert. Nun liegt die russische Schwarze-Meer-Flotte still und verlassen in der Hafenbucht. — Das Ende unseres großen Gegners!



Unsere „Goeben" im russischen Kriegshafen Sebastopol.

Im Juni 1918 wird dann die ganze russische Schwarze-Meer-Küste von deutschen Truppen besetzt, und auch die Schiffe, die sich nach Noworossisk zurückgezogen hatten, müssen sich ergeben. Sie werden nach Sebastopol beordert, wo sie auf der Reede vor Anker gehen und ihre Entwaffnung abwarten sollen. Ich werde auch dem Kommando zugeteilt, das die russischen Schiffsgeschütze unbrauchbar machen, die an Bord befindlichen Torpedos wegschaffen und die Funkstationen durch Entfernen wichtiger Sendeteile zerstören soll.

Dann kommt der Tag!

Vormittags um zehn Uhr trifft der Rest der russischen Flotte auf der Reede von Sebastopol ein. — Drohend richten sich die Geschützstürme der „Goeben" auf den Überdreadnought „Alexander III.", der inzwischen den Namen „Wolja" erhalten hatte. Mit Spannung wird der heransteuernde Koloß beobachtet. Kann man wissen? — Vielleicht tragen die Russen sich doch noch mit der Absicht, die „Goeben" zu vernichten.

Aber es bleibt alles ruhig, die Schiffe gehen draußen auf der Reede vor Anker. Um 12 Uhr mittags fahren wir mit einem Dampfer hinaus und die Desarmierung geht vor sich.

Donnerwetter! Ist das aber ein Schiff, die „Wolja"! — Unsere Fachleute sind sprachlos, als sie den Gefechtswert des Schiffes erkennen. Aber bald ist es mit der Herrlichkeit aus.

Nacheinander werden die Verschlüsse der Geschütze herausgenommen und auf den Dampfer verladen, dann wandern die Torpedos hinüber und die ausgebauten Teile der Funkstationen. Alles wird mit Zetteln versehen und genau registriert. Die abmontierten Teile kommen in das Marinearsenal in Sebastopol. Gleich am nächsten Tag dürfen dann die Schiffe in Sebastopol einlaufen und an ihren Liegeplätzen festmachen. — Die ganze russische Schwarz-Meer-Flotte liegt nun wehrlos da. So ist das Ende! —

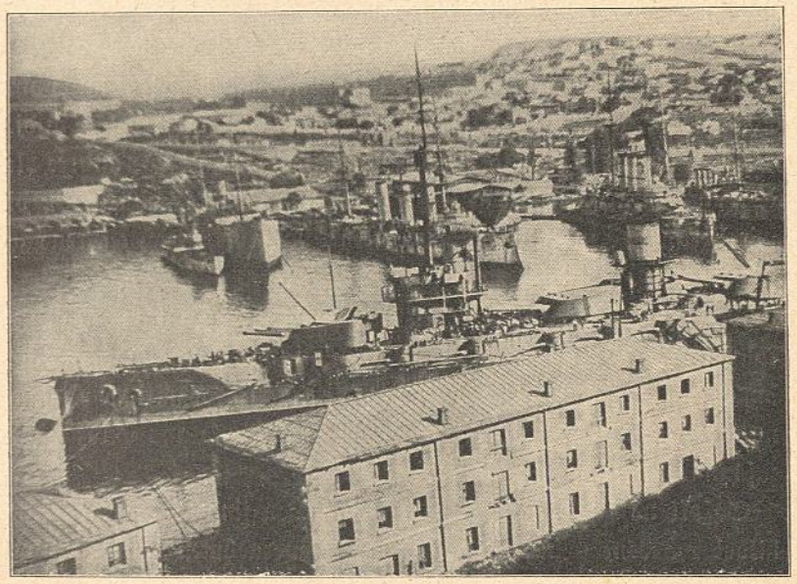
Der Rückzug.

Im August erhalte ich plötzlich vom Reichsmarineamt die Nachricht, daß meine Eltern beim Zivilgefangenenaustausch zwischen Rußland und Deutschland nach Berlin gekommen sind.

Sieben Jahre lang habe ich sie nicht gesehen und hatte keine Ahnung, ob sie überhaupt noch am Leben sind. Nun gibt's Urlaub! Über Odessa fahre ich nach Berlin und nach dreitägiger Bahnfahrt

stehe ich vor meinen Eltern. Die Freude des Wiedersehens ist übergroß. Wie ein Weihnachtsmann stehe ich da, bepackt mit Lebensmitteln, die in zwei Kleidersäcken verstaut sind. —

Allzuschnell gehen die zehn Tage Urlaub vorüber, und dann heißt es wieder Abschied nehmen. Wie ich gekommen bin, so fahre ich auch wieder als Kurier nach Sebastopol zurück. Das Soldatenleben geht weiter. — Aber nicht mehr lange! —



Das Schwesterschiff der „Imperatriza Maria", die „Wolja", wird entwaffnet.

11. November! —

F.T.-Gast Sch. hat Nachtdienst und nimmt die Nauen-Presse auf.

Nachts um 4 Uhr kommen die neuesten Nachrichten, — unterschrieben mit Arbeiter- und Soldatenrat! In Deutschland ist die Revolution ausgebrochen, — der Kaiser sei „geflohen"!

Das schlägt bei uns einer Bombe gleich ein. Sofort wird das Telegramm an Vizeadmiral Hopman geschickt.

Natürlich ist jetzt bei uns in der Funkstation erhöhte Tätigkeit, überall wird gelauscht, ob man nicht noch mehr von den Vorgängen in Deutschland hören kann. Aber erst am zweiten Tag wird die quälende Ungewißheit gelöst, als nähere Einzelheiten über die Revolution eintreffen. Nun werden auch die Armee- und Marinemannschaften von den Ereignissen in der Heimat unterrichtet. Die feldgrauen Divisionen sowie die Marineformation nehmen die Bekanntgabe der Revolution ruhig hin.

Im Moment ist jetzt auch etwas anderes viel wichtiger, es heißt jetzt, den Rückzug der siegreich nach Rußland und dem Kaukasus vorgedrungenen Truppen zu sichern! — Alle Mann sind wir uns in dieser großen Aufgabe einig, und das ist es auch, was jede andere Regung erstickt. Die tausend lauernden Gefahren des Rückzuges, die wir heraufziehen sehen, halten uns in kameradschaftlicher Treue zusammen.

Der Sammelpunkt für den Abtransport nach Deutschland ist Nikolajeff. Von dort werden die Truppen mit der Bahn bis nach Goloby gebracht, wo noch größere deutsche Truppenformationen zusammengezogen werden und die einzelnen Transporte aus Südrußland zusammentreffen. —

Sofort nach Bekanntgabe der Revolution sind Soldatenräte gebildet worden, ohne daß aber das Einvernehmen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen dadurch gestört worden wäre. Jeder Offizier wird weiter geachtet und geschätzt. Das Verhalten der Truppen in Sebastopol und auch auf dem Weg in die ferne Heimat ist direkt vorbildlich. Hier kämpfen alle für eine gemeinsame große Sache, für den Rückzug nach Deutschland.

Am 10. Dezember sind glücklich alle im Kaukasus-Gebiet verstreuten Truppen über Sebastopol nach Nikolajeff und weiter nach Deutschland zurückbefördert. Der erste Teil unserer Aufgabe ist erledigt.

Der zweite Teil steht uns aber noch bevor! — Es handelt sich

darum, die Festung Sebastopol mit der im Hafen liegenden russischen Schwarzen-Meer-Flotte den alliierten Mächten, die jeden Tag eintreffen sollen, abzuliefern.

Da ich im Dienst nicht weiter benötigt werde, bitte ich um Urlaub und fahre nach Nikolajeff, um von dort die Heimreise anzutreten.

Dabei habe ich noch Glück! Wie sich später herausstellte, gehöre ich zum letzten Transport, der von Nikolajeff noch nach Goloby kam. Die noch in Nikolajeff, Odessa und Sebastopol stehenden deutschen Formationen wurden von den Alliierten in Saloniki interniert und konnten erst ein halbes Jahr später nach Deutschland zurückkehren.

Einen Tag Aufenthalt in Nikolajeff, dann beginnt die Zusammenstellung unseres Transportes. Er besteht aus einer Marineetappe und feldgrauen Formationen. Zusammen etwa 850 Mann.

Der Rückzug in das ferne Deutschland beginnt! —

Aber wie sieht es aus, als wir nur einen Tag von Nikolajeff weggereist sind! Die Bahnhöfe, die wir berühren, sind vom deutschen Bahnhofsschutz schon verlassen. Er hatte es anscheinend eiliger als wir. Auf der ganzen Strecke bis nach Goloby gibt es überhaupt keinen Schutz mehr! Dafür hausen in der verwaisten Gegend die Truppen des Ataman Petljura, und fast täglich gibt es gefährliche Situationen und immer neue Aufregungen. Die abenteuernde Soldateska hat es vor allem auf unsere Waffen abgesehen. Angeblich brauchen sie sie zum Schutz gegen die Polen und die Bolschewisten.

Bei uns haben sie aber kein Glück damit. Unsere Waffen geben wir für alles in der Welt nicht her. Wie sollen wir uns auch ohne Waffen nach Deutschland durchschlagen?

Hier und da werden auf den Bahnhofsstationen Verhandlungen über die Waffenabgabe geführt. Aber bei uns ist nichts zu machen. Darüber sind die Petljura-Truppen erbost und wenn sie sich auch nicht an unseren Transport heranwagen, so schikanieren sie uns doch auf jede nur erdenkliche Weise.

Dabei geschieht es denn auch, daß wir nach achttägiger Bahnfahrt in Güterwagen, oft 50 bis 60 Mann zusammengepfercht, auf einmal nicht weit, etwa 80 Werst, vor Odessa wieder auftauchen. Eine Karte besitzen wir nicht, und so schicken uns die Petljura-Truppen, die mit dem Bahnpersonal unter einer Decke stecken, die 8 Tage über im Kreise herum. Auf diese Weise wollten sie uns in die Enge treiben.

Das ist uns denn doch ein bißchen zu viel. Wir haben uns zwar an vieles gewöhnt und bei der achttägigen beschwerlichen Bahnfahrt Nachsicht und Rücksicht walten lassen, wie es nur irgend ging. Aber nun gibt es nur eine Möglichkeit, — energisch und rücksichtslos vorzugehen!

So machen wir entschlossen kehrt und beginnen von neuem mit der Fahrt gen Norden. Durch die bösen Erfahrungen gewitzt, besorgen wir uns auch gleich auf der ersten Station eine Karte. — Auf der Lokomotive neben dem russischen Lokomotivführer und Heizer steht ein deutscher Lokomotivführer, ein guter Hannoveraner, in seiner blauen Marineuniform mit gezogener Pistole. Leichte und schwere Maschinengewehre werden vor die Wagentüren geschafft, um zu jeder Zeit, wenn es nötig ist, anzugreifen oder einen Überfall abzuwehren.

Bei diesen drakonischen Maßnahmen kommen wir besser vorwärts.

Nähern wir uns einem Bahnhof, dann gehen sofort die Maschinengewehre vor den Wagentüren in Stellung und die Verhandlungen und Fragen beginnen, wie die weitere Reiseroute geht und ob der Weg auch frei ist.

Tief verschneit ist die Gegend. Geheizt wird die Lokomotive mit Holz. Unser Hannoveraner nennt sie immer den „alten Esel", der uns langsam, aber sicher nach Deutschland führen soll. Tagsüber wird gefahren. Nachts machen wir auf freier Strecke halt, um unsere aufgeregten Nerven etwas zu beruhigen und ein paar Stunden wenigstens schlafen zu können. — Starke Wachposten sind dann draußen, die am Zug auf und ab patrouillieren. Jede Stunde werden sie abgelöst.

Wenn wir auch so manchesmal sechs Stunden auf freier Strecke draußen in der russischen Nacht ruhen, zum Schlafen kommt kaum einer. Es ist höchstens ein Dahindösen mit krampfhaft umschlungenem Gewehr. Jeden Augenblick heißt es bereit sein, um womöglich einen Überfall abzuwehren.

Zuviel haben uns die Bauern in den kleinen Dörfern darüber erzählt, was deutschen Transportzügen in der letzten Zeit schon zugestoßen ist. Das beste ist schon dauernde Alarmbereitschaft, wenn es auch Nerven kostet.

Am 25. Dezember muß die Lokomotive wieder Wasser nehmen. Zu diesem Zweck halten wir auf einer Zwischenstation, Bolscha Potschta.

Während unser Dampfroß das nötige Wasser übernimmt, verlassen unser Posten und der Lokomotivführer für einen Augenblick die Lokomotive. Diesen Moment benutzt heimtückisch der russische Lokomotivführer, um die Lokomotive abzukoppeln und davonzufahren. — Er hat uns richtig hinters Licht geführt, trotz unserer Vorsicht und Wachsamkeit.

Nun liegen wir hier draußen. Es ist abends gegen sechs Uhr und guter Rat ist teuer. Jedenfalls müssen wir damit rechnen, daß die überall umherstreifenden Banden dunkle Pläne im Schilde führen und vielleicht einen nächtlichen Überfall vorbereiten!

Wir rüsten uns deshalb. Die Maschinengewehre werden in Stellung gebracht, Wachposten ziehen auf. Zur linken Seite liegt freies Feld, kniehoch mit Schnee bedeckt. Zur rechten zieht sich waldiges Gelände dahin. Das Feld können wir ja übersehen, aber dem Wald müssen wir besondere Aufmerksamkeit widmen. Kettenposten werden deshalb im Wald aufgestellt, die sich über die ganze Länge des Zuges parallel zum Eisenbahngeleis erstrecken.

Aber die Nacht geht ohne Zwischenfälle vorüber. — Bolscha Potschta besitzt mehrere Geleise, dagegen ist die Strecke, auf der wir

bisher gefahren sind, nur eingleisig. — Kein Zug ist bisher durch unsere Einsamkeit gefahren. —

Am anderen Morgen um 8 Uhr nähert sich uns eine Lokomotive mit einem Wagen. Die Russen von der nächsten Station schicken zu uns und fordern uns durch einen Vertrauensmann des Bahnhofspersonals auf, in dem Wagen Unterhändler nach der nächstgelegenen Station Schmerinka zu schicken.

Uns bleibt zunächst nichts anderes übrig, als die Abordnung zu bilden, die mit den Russen verhandeln soll. Auch ich bin dabei. Wir fahren los und werden auf dem Bahnhof Schmerinka von dem russischen Arbeiter- und Soldatenrat empfangen, der uns in die Wartehalle der zweiten Klasse führt, wo die Verhandlungen beginnen.

Natürlich versuchen die Russen, uns wieder klar zu machen, daß sie unsere Waffen sehr nötig gegen die Polen und Bolschewisten brauchen. Um uns die Sache schmackhafter zu machen, versprechen sie hoch und heilig, sie wollten dafür Sorge tragen, daß wir unbehelligt nach Goloby gelangen, wenn wir ihnen nur die Waffen abliefern. —

Haben uns aber die Bauern unterwegs nicht erzählt, daß vorangegangene Rücktransporte nach Abgabe der Waffen ausgeplündert und fast bis aufs Hemd ausgezogen wurden? Soll uns dieses Schicksal ebenfalls blühen? — Nein!

Unser Standpunkt ist klar. Wir versuchen den Petljura-Truppen auseinanderzusetzen, daß wir ja ein friedlich heimwärts ziehender Transport sind, daß wir Frau und Kinder zu Hause haben und daß wir ja schließlich auch nur aus der Arbeitermasse und aus dem Volk herkämen. Aber es hilft nichts! Die Burschen sind hartnäckig und fordern erneut unsere Waffen. Es seien doch vor uns schon Transporte nach Deutschland gegangen, die ihre Waffen abgegeben hätten, warum wir es denn anders machen wollten? Es sei doch kein Krieg mehr.

Fast vier Stunden ziehen sich die Verhandlungen mit den Russen hin, — schließlich erbitten wir etwas Zeit, um mit den anderen Kameraden beratschlagen zu können. — Wir fahren zurück.

Am Abend kommt wieder eine Abordnung der Russen, die unseren Bescheid einholen will. Wir erzählen ihnen, daß wir mit der Entwaffnung am nächsten Tag einverstanden wären. Darauf ziehen sie befriedigt mit ihrer Lokomotive und dem Wagen nach Schmerinka ab, das von unserer Zwischenstation etwa 20 Minuten Bahnfahrt entfernt liegt. —

Früh ist es dunkel geworden und wieder stehen überall verstärkte Wachen. Wir schicken sogar Patrouillen tief ins Land und in den Wald hinein, um festzustellen, ob wir nicht etwa schon in weitem Umkreis umzingelt sind. — Noch immer läßt sich kein einziger Zug auf der Strecke sehen.

Dann um 12 Uhr, in der Mitternachtsstunde, beginnt ein merkwürdiges Schauspiel!

Alle Mann machen wir uns an die Wagen heran, stemmen uns mit den Schultern dagegen und schieben so den ganzen Zug in Richtung Schmerinka.

Vorher haben wir die Wagenachsen reichlich mit Schweinefett eingeschmiert, das dem Proviantwagen entnommen wurde. Zuerst geht es furchtbar schwer. — Die Wagen wollen nicht ins Rollen kommen. Aber bald bewegt sich der ganze Zug vorwärts. — Ohne Lokomotive! Mühsam wird die Wagenreihe Schritt für Schritt weitergeschoben. So geht es durch die Finsternis dahin.

Vorne etwa 200 Meter vor dem dahinkriechenden Zug gehen Patrouillen mit vier schweren Maschinengewehren, jeden Augenblick bereit, einen unverhofften Überfall abzuschlagen. Natürlich darf so wenig wie möglich zu hören sein! — Wenn nur nicht die verdammten Räder beim Rollen so poltern würden! — Aber es geht alles gut. Außerdem haben wir Glück, daß wir eine gerade Strecke vor uns haben.

Um 4 Uhr morgens, also nach vier Stunden, sind wir auf etwa 400 Meter an Schmerinka heran. Schon ist die Vorhut mit ihren schweren Maschinengewehren dicht am Bahnhofsgebäude. Dann folgen die seitlichen Bewachungen unseres Zuges mit den leichten Maschinengewehren und im Augenblick ist der ganze Bahnhof umzingelt!

Die Russen denken im ersten Moment, es sei ein Spuk, oder sie hätten geträumt. Damit haben sie denn doch nicht gerechnet. Die russische Bahnhofswache war in einem Haus hinter dem Bahnhof stationiert und hatte friedlich geschlafen, sodaß unser Herankommen garnicht bemerkt wurde. So ist jetzt, ehe die Russen sich versehen, der Spieß umgedreht. Kein einziger Petljura-Mann darf auf dem Bahnhof auch nur den geringsten Laut von sich geben. Alle werden sie entwaffnet und in eine Ecke getrieben.

Eine starke Patrouille hat inzwischen die beste unter Dampf stehende Lokomotive ausgesucht und vor unseren Zug gespannt. Ein bestimmtes Zeichen — dann stürmen unsere Mannschaften in die Waggons und schon rattern wir davon in Richtung Proskurow!

Kaum fünf Minuten sind wir gefahren, da hält der Zug. — Die Telegraphenleitungen werden zunächst einmal durchschnitten, dann geht es ein Stück weiter, und dieselbe Prozedur beginnt noch einmal.

Als wir in Proskurow eintreffen, sind die Petljura-Leute dort sprachlos, wie sie den Zug in den Bahnhof einlaufen sehen und auch schon schwere und leichte Maschinengewehre auf sie gerichtet werden. —

Dank dieses Manövers können wir binnen zwanzig Minuten, nachdem wir uns eine andere Lokomotive besorgt haben, unsere Fahrt mit Kurs auf Rowno fortsetzen. Von dort kommen wir ungehindert nach Goloby. Es ist der 31. Dezember 1918 abends 7 Uhr. Wir haben es geschafft!

Endlich treffen wir hier wieder deutschen Bahnhofsschutz, endlich können wir uns auch wieder etwas reinigen. Verlaust sind wir alle, wie man es sich schlimmer gar nicht vorstellen kann.

Während wir uns dauernd kratzen und nach den Läusen suchen, muß ich lebhaft an unsere türkischen Kameraden im Kriege denken, die, wenn sie sich lausten, recht vorsichtig jede Laus aus den Kleidern nahmen und das Tier nicht weit von sich auf dem Boden niederließen! — Sie töteten keine einzige Laus, — ihr Glaube verbot es ihnen, ein Tier zu töten. —

Die anstrengende Fahrt hat natürlich an Nerven und Körper furchtbare Anforderungen gestellt. Jetzt, da wir uns durchgeschlagen haben, hat jeder nur den Wunsch, zunächst einmal schlafen, schlafen! — Wie die Toten liegen wir alle in unseren Güterwagen umher. —

Da plötzlich geht nachts eine mächtige Schießerei los! Eins, zwei, drei sind wir alle aus den Waggons gesprungen und unter dem Zug in Deckung gegangen.

Der Bahnhof von Goloby ist sehr groß und hat mehrere Geleise. Verschiedene Transportzüge stehen dort.

Was mag denn nur los sein? Wo wird denn eigentlich geschossen? —

Da nähert sich unserem Wagen eine Gestalt. Undeutlich nur in der Finsternis zu erkennen. Plötzlich steigt eine Rakete hell leuchtend auf und bei ihrem Schein erkennen wir einen feldgrauen Posten.

Anruf von uns: „Wer da? Sonst wird geschossen!“ Da antwortet er: „Ihr seid wohl alle verrückt geworden — was macht ihr denn bloß hier?“

Wir erklären ihm, es müsse sich doch um einen Überfall handeln, was sollte denn sonst die Schießerei bedeuten? Da lacht der biedere Landwehrmann aber los: „Kinder, es ist doch Sylvester-Abend, jetzt ist es 12 Uhr und wir begrüßen gerade das neue Jahr!“ —

Verdutzt sehen wir uns da an. — Richtig! Es ist ja Sylvester, keiner von uns hat überhaupt einen Gedanken dafür gehabt, so sehr hat uns der Rückzug mitgenommen.

Jetzt geht der nächtliche Rummel erst richtig los. Es wird mit Gewehren geschossen, dazwischen donnern die explodierenden Handgra-

naten, leichte und schwere Maschinengewehre erfüllen die Luft mit ihrem Knattern und Leuchtraketen zischen zum nächtlichen Himmel empor. Mit leisem Knall springen sie droben auf wie eine reife Frucht und tauchen die Erde in taghelles Licht. — So wird in Goloby Abschied von dem Jahre 1918 genommen!

Beruhigt kriechen wir nun wieder in unsere Wagen und schlafen ungestört bis zum anderen Morgen. —

Dann tauschen wir mit den Truppen in Goloby unsere abenteuerlichen Erlebnisse aus. Alle gratulieren uns, daß wir es auch fertiggebracht haben, wie nur wenige Transporte, mit den Waffen durchzukommen.

Eine große Tragödie ist doch dieser Rückzug! Viele Transporte haben ihre Waffen abgeben müssen, andere mußten regelrechte Schlachten schlagen, ehe sie Goloby erreichten. So mancher Soldat blieb da auf dem Weg zur Heimat noch in Feindesland liegen! —

Erschütternd und tragisch dieser Abschied der deutschen Truppen von Südrußland. So stolz und siegesbewußt wie sie vor Jahren einmal einmarschiert waren, so fürchterlich war der Rückzug in die Heimat, umsomehr, als der Bahnhofsschutz sich entfernt hatte und die vagabundierenden Russenfreischaren die Waffen verlangten.

Am zweiten Tag geht es dann weiter über Kowel, Brest-Litowsk nach Lötzen, — wir sind endlich wieder auf deutschem Boden!!

„Jawus Sultan Selim".

Der Kriegslärm ist längst verstummt, — seit Jahren ist der Friede ins Land gezogen.

All das, was sich in den denkwürdigen Jahren 1914—18 ereignete, scheint wie in weite Fernen, wie in einen unwirklichen Bereich gerückt und nur dann und wann tastet sich in stillen, besinnlichen Stunden ein wehmütiges Erinnern zurück in jene Zeit. —

Da muß ich aus beruflichen Gründen nach Konstantinopel, also wieder in den Nahen Orient! —

Eines Tages stehe ich wieder am Goldenen Horn, an der Stambul-Brücke, wandere hinüber zum blauen Bosporus, dessen Wasser still und ruhig vorüberflutet, sehe vor mir ausgebreitet das glänzende Panorama Konstantinopels und wieder schlägt einen die ewige Stadt in ihren Bann.

Das Leben und Treiben in all seinem Reichtum und seiner Farbenpracht ist Konstantinopel treu geblieben. Wenn sich inzwischen auch manches verändert hat und die Erschütterungen der Nachkriegszeit das Osmanenreich auch nicht verschonten, — der Sitz der Regierung ist jetzt Angora, — hier lebt doch ein Volk, das die Wunden, die der Krieg ihm schlug, allmählich zu heilen verstand. —

Der erste Gedanke, — wo ist die „Goeben"?

Da drüben auf der asiatischen Seite öffnet sich der Golf von Ismid und dort soll auch die „Goeben" liegen. —

Wehmütig streift das Auge das gegenüberliegende Ufer des Bosporus. Da liegt Skutari, — das mächtige Gebäude der Kaserne schimmert herüber. Zehntausend Mann haben darin Platz. Stolz weht der Halbmond über dem wuchtigen Gemäuer. —

Schon wandert der Blick weiter über all die bekannten Stätten und immer werden zahllose, alte Erinnerungen wach. — Auf Haider Pascha bleibt das Auge haften. Hier spricht der längst verklungene Krieg noch eine deutliche Sprache. Der ehemals mächtige Bahnhof, heute mehr eine Ruine, ragt noch wie ein mahnendes Denkmal jener Zeit in die Gegenwart hinein. —

Es war am 6. September 1917, da sollte Kriegsmaterial für etwa 200 000 Mann von Haider Pascha nach dem Euphrat und an die syrische Front befördert werden. Aus irgendeinem Grunde, irgendetwas klappte nicht, mußte der Abtransport auf den anderen Tag verschoben werden. — Sollte es so sein? — Jedenfalls flogen kurz

vor der ursprünglich angesetzten Abfahrt die Züge und der ganze Bahnhof in die Luft! Furchtbare Explosionen machten die Luft förmlich erzittern, riesige Feuergarben schossen empor, — die zum Teil schon verladene Munition ging auch in die Luft! — Konstantinopel war wie gelähmt vor Schreck über diesen neuen, verwegenen Anschlag, den eine beinahe allmächtige Spionage verübt hatte. —

Haider Pascha, der mächtige Bahnhof, ist noch heute eine Ruine.

Heute noch steht das halb zerfallene Gemäuer unausgebessert da. —

Weiter rechts — der Golf von Ismid! — Aber wo ist die „Goeben"?

In diesem Moment, da ich hier unten am Bosporus stehe und hinüberschaue, zieht noch einmal das merkwürdige Schicksal des ruhmreichen Schiffes an mir vorüber. Es hatte die große Zeit der Kriegsjahre erlebt, es überdauerte auch die Zeit, wo beutegierige Sieger ihren Fuß triumphierend auf die wehrlos daniederliegende Türkei setzten. —

Damals, Ende Oktober 1918, hatte die brave „Goeben" Sebastopol verlassen und war wieder nach Konstantinopel gedampft, wo am 2. November die endgültige Abgabe der „Goeben" an die Türkei erfolgte. Die Mannschaft, durch türkische Marine abgelöst, wurde mit dem Dampfer „Corcovado" nach Nikolajeff gebracht und trat von dort ihre Heimreise an. —

Die „Goeben", von den Kriegsstrapazen stark mitgenommen, ging an einer untiefen Stelle im Golf von Ismid vor Anker. Diese Stelle wurde gewählt, weil der Schiffsboden der „Goeben" noch von dem letzten Vorstoß aus den Dardanellen durch die Minentreffer schwer beschädigt war. Falls das Schiff unerwartet in die Tiefe gegangen wäre, hätte es sich gleich auf Grund gesetzt. —

Das geschah nun nicht, aber trotzdem stand die Türkei Sorge genug aus um ihren „Jawus Sultan Selim". Das todwunde, tapfere Schiff war den Siegermächten auch jetzt noch verhaßt, und während die „Goeben" im stillen Wasser des Golfes von Ismid ausruhte von ihren wackeren Taten, entbrannte zwischen der Türkei und ihren siegreichen Gegnern in den Friedensverhandlungen noch einmal ein heftiger Kampf um das stolze Schiff.

Die Türkei, die sich überraschend schnell neue Quellen nationaler Kraft und staatlichen Wollens erschloß, blieb Sieger in diesem zähen Ringen. Im Lausanner Vertrag setzte sie es endlich durch, daß ihr der „Jawus Sultan Selim" erhalten und vor einem zweiten Scapa Flow verschont blieb. —

So lag nun das ruhmreiche, stolze Schiff im Golf von Ismid. Die langen Kriegsjahre hatten den stählernen Körper arg mitgenommen. Die beiden ersten Minenlöcher waren ja nur notdürftig geflickt, und dazu noch die drei Löcher von dem Dardanellenvorstoß! Die Maschinen und Kesselanlagen mußten ebenfalls vollkommen überholt und instandgesetzt werden.

Lange verhandelte die Türkei mit verschiedenen Schiffsbaufirmen,

bis sie sich endlich entschloß, die Reparatur einer französischen Firma zu übertragen. —

Aber erst mußte ein Schwimmdock beschafft werden. Als es endlich da war und „Jawus Sultan Selim" gedockt werden sollte, wäre er beinahe abgesackt! —

Bis es dann doch unter großen Schwierigkeiten gelang und die gründliche Überholung vonstatten gehen konnte. Jahre gingen so dahin, — dann war es so weit, daß der Panzerkreuzer wieder in Dienst gestellt werden konnte. —

Eines Tages erschien „Jawus Sultan Selim" plötzlich vor Konstantinopel! Überraschend schnell sprach sich das große Ereignis in der Stadt herum!

Überall dort, wo ein freier Ausblick aufs Marmarameer war, sammelten sich begeisterte Menschengruppen, die voller Freude hinüberwinkten zu ihrem stolzen Schiff, dessen mächtiger, gedrungener Körper nun wieder die blauen Wogen durchpflügte. —

Die Probefahrten im Marmarameer verliefen planmäßig, „Jawus Sultan Selim" konnte wieder in Dienst gestellt werden.

Der 28. März 1930 war der große Tag, — ein Freudentag für die Türkei, die es verstanden hatte, sich ihr geliebtes Schiff zu erhalten! —

So war das Nachkriegsschicksal unserer tapferen „Goeben". Stolz fährt sie nun wieder unter türkischer Besatzung und Flagge. —

An das ganze, seltsame Geschehen muß ich nun wieder denken, — und während der Blick auf den Golf von Ismid gerichtet ist und den stolzen Panzerkreuzer sucht, kommt plötzlich auf dem Marmarameer eine mächtige Rauchwolke in Sicht!

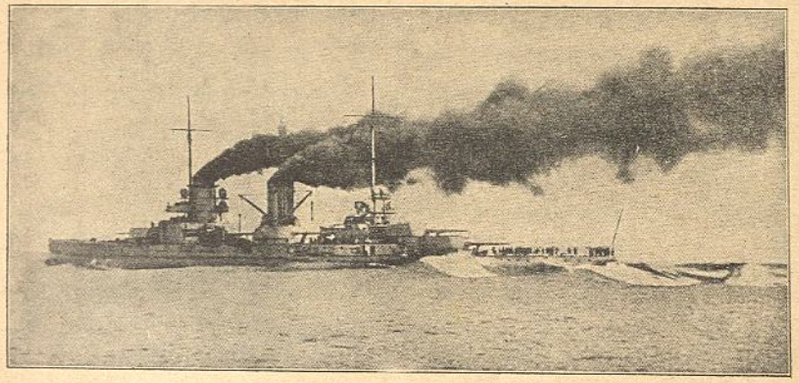
Oh, diese Rauchwolke ist mir nur zu gut bekannt, — da kann nur „Goeben" — „Jawus Sultan Selim" heraufkommen!

Und wirklich, es dauert nicht lange, da sind schon deutlich in der klaren Luft die Masten zu erkennen. Jetzt die mächtigen Schlote, —

und dann schiebt sich allmählich der gedrungene, wuchtige Körper herauf — es ist die alte „Goeben"!

Gebannt hängen meine Blicke an dem Panzerkreuzer, der in gutem Marschtempo direkten Kurs auf den Bosporus hält, um einige Zeit darauf in der Nähe der Prinzen-Inseln vor Anker zu gehen. —

Beinahe schmerzhaft brechen all die alten Erinnerungen auf. —



„Jawus Sultan Selim" — es ist unsere alte „Goeben".

Da liegst du nun, du stolzes Schiff, — Jahre hindurch war dein Schicksal auch das meine! —

Während die Sonne schon tief im Westen hinabgesunken ist und die ersten Schatten der Dämmerung aus allen Winkeln hervorkriechen, stehe ich immer noch da und schaue wehmütig hinüber zu dem grauen Schiff, zu dem einzigen deutschen Auslandskreuzer, der den gewaltigen Weltensturm überstand. —

Verzeichnis der Bilder und Karten.

Seite

Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester: „Goeben" und „Breslau". Titelbild
Draußen auf der Reede lag die „Goeben", das schnellste Kriegsschiff im Mittelmeer . . . 10
Die Mole von Brindisi mit ihren eigenartigen Wellenbrechern . . . 17
Die „Breslau" nennen wir immer „kleine Schwester" . . . 18
Mit Eifer werden die Decks kriegsklar gemacht . . . 21
Allein im Mittelmeer! Und nun wohin? (Karte) . . . 23
Mit besonderer Liebe werden die Mundstücke der schweren Turmgeschütze geölt . 27
Tatsächlich, die beiden englischen Großkampfschiffe laufen mit hoher Fahrt hinter uns her . . . 31
Heckfee der „Breslau" bei hoher Fahrt . . . 33
Endlich kommen die ersten Kohlenprähme . . . 38
Unser Divisionschef, Admiral Souchon . . . 45
„Goeben" und „Breslau" verlassen gefechtsklar Messina. Nach einem Gemälde von Professor Willy Stöwer . . . 49
Alle verfügbare Mannschaft muß in die Kohlenbunker . . . 52
Es ist wieder die „Gloucester" . . . 54
Hier unten vor den Kesseln fällt die Entscheidung! . . . 56
In der ruhigen, glänzenden See eine einsame, verschwiegene Insel — Dhenusa . 62
Deckwaschen nach dem Kohlen . . . 66
Wir liegen vor den Dardanellen (Karte) . . . 69
Die Nacht senkt sich dunkel über die Dardanellen . . . 73
Konstantinopel mit dem Kriegsministerium, der Hohen Pforte . . . 78
Der Halbmond, die türkische Kriegsflagge, wird feierlich gehißt . . . 81
Türkische Torpedoboote im Hafen . . . 84
Die „Messudie" hatte statt der schweren Turmgeschütze — Holzkanonen bekommen . . . 87
Die Freude ist groß — ich werde Funker! . . . 94
Das Sultanschloß Dolma-Bagtsche in seiner weißen Marmorpracht . . . 96
Wir gleiten durch den Bosporus (Karte) . . . 97
Die russische Flotte im Hafen von Sebastopol . . . 100
Vernichtetes russisches Torpedoboot . . . 107

Seite

Versenkung des russischen Minendampfers „Pruth" — Eine Flamme schlägt über Deck . . . 109
Die brennenden Öltanks von Noworossisk: Wie ein Fanal steht es am Himmel geschrieben: „Krieg!" . . . 112
Die Stenia-Bucht war von nun an unser Hafen . . . 115
Die freiwillige Feuerwehr von Konstantinopel . . . 117
Auch die „Goeben" ist draußen und kreuzt im Schwarzen Meer . . . 121
Treffer in der Backbord-Kasematte . . . 127
Auf der Werft von Nikolajeff wächst Rußlands Stolz heran . . . 132
Ein russischer Schoner wird gekapert . . . 133
Russische Petroleumtanks unter Feuer der türkischen Flotte . . . 140
In Brand geschossener russischer Transportdampfer . . . 146
An Bord der „Breslau" während des Gefechts mit russischen Zerstörern . . 148
Wir hielten die Seeherrschaft im ganzen Schwarzen Meer (Karte) . . . 153
Explodierende russische Mine . . . 157
Der riesige Minentreffer an Backbord . . . 159
Zufällig hatten wir unseren Feldmarschall, den Freiherrn von der Goltz-Pascha, an Bord . . . 162
Die russischen Minen werden durch besonders ausgebildete Mannschaften geräumt . . . 165
Auch an Steuerbord klafft ein riesiges Loch im Schiffsrumpf . . . 167
Mit Hochdruck wird an der Herstellung der Kästen gearbeitet . . . 171
Gehenkte Spione in Konstantinopel . . . 173
Die arme „Hamidie" war gerettet! . . . 177
Auch ich wurde Mitglied unserer Mannschaftskapelle! . . . 181
Auf der primitiven Bühne beginnt ein lustiges Stück . . . 182
Jedes Schiff, das sich ins Marmarameer wagte, mußte starken Torpedobootschutz mit sich führen . . . 185
Türkische Truppen gehen an die Kaukasusfront . . . 188
Eine drangvolle Enge herrscht beim Verladen der türkischen Truppen . . . 190
Der Olga-Bär, unser treuer Spielkamerad . . . 192
Die Torpedoschutznetze werden heruntergelassen . . . 194
Langsam taucht der Kasten in die Tiefe . . . 196
Unter dem Schutz der schweren Schiffsartillerie finden die ersten Truppenlandungen statt . . . 200
Ein Gruß der „Queen Elisabeth" — ein 38,8-cm-Blindgänger . . . 204
Die letzte Fahrt der „Medjidie" . . . 209
Der „Provident" wird versenkt — schade um den Zucker! . . . 211
Ja, wenn wir unsere „kleine Schwester" nicht gehabt hätten! . . . 217
Während wir den blauen, sonnigen Bosporus hinuntergleiten, kommt uns das Vergangene wie ein seltsamer Spuk vor . . . 221
Goeben-Leute gehen nach den Dardanellen . . . 223
Wir in der Funkbude haben natürlich unseren Heidenspaß an der Geschichte 225

Seite

Unser Kommandant, Kapitän z. See Ackermann 232
Während der Gefechtspause 236
Ein schweres Geschoß, ein 30,5-cm-Kaliber, hatte das Oberdeck durchschlagen 239
Unter Deck sah es wüst aus! 240
Mächtig zischen zu beiden Seiten die Bugwellen empor 246
Das türkische Torpedoboot „Muavenet" vollbrachte ein Bravourstück . . . 250
Der Schiffskörper der „Breslau" ist mächtig aufgerissen 253
Die Russengeschosse krepierten wie Schrapnells 258
Einige 15-cm-Geschütze der „Goeben" werden abmontiert und nach Gallipoli gebracht 260
Unsere „Peilstation Osmanie" ist in einem Möbelwagen mit Fenstern eingerichtet 265
Eine Spannweite von zwei Metern hat der Riesenvogel! 266
Das Geschützrohr hebt sich, der Turm schwenkt ein, und sicher gleitet das Flugzeug an Bord nieder 273
Beschädigter Bug der „Breslau" nach dem Zusammentreffen mit der „Imperatriza Maria" 275
Nebeneinander in Reih und Glied stehen sie — es sind Minen! 276
Der Kaiser während des Krieges zu Besuch beim Sultan 279
Das U-Boot wurde von einer wuchtigen Woge gepackt und an Land gesetzt 285
Ehrenfriedhof in Therapia, wo mancher liebe Kamerad die letzte Ruhe fand 288
Mit aufgerissenem Schiffsboden lief die „Goeben" bis nach Nagara, wo sie sich auch noch auf eine Sandbank festsetzte 293
Überall bis nach dem Euphrat hinunter waren „Goeben"- und „Breslau"-Mannschaften an der Front zu sehen 295
Unsere „Goeben" im russischen Kriegshafen Sebastopol 299
Das Schwesterschiff der „Imperatriza Maria", die „Wolja", wird entwaffnet 301
Haider Pascha, der mächtige Bahnhof, ist noch heute eine Ruine 312
„Jawus Sultan Selim" — es ist unsere alte „Goeben" 315

Allen denen, die durch freundliche Überlassung von Bildermaterial an dem Zustandekommen des Buches mitwirkten, sei auch an dieser Stelle verbindlichster Dank ausgesprochen.

HaseKoehlerReihe

bringt packende Erlebnisbücher, Zeugnisse deutschen Geistes und deutscher Leistung

Admiral von Reuter, Scapa Flow, Das Grab der deutschen Flotte

Die letzte kühne Tat des Weltkrieges, die Versenkung unserer internierten Hochseeflotte durch einige entschlossene und tatkräftige Männer wird hier von dem verantwortlichen Führer packend geschildert. Ein Ruhmesblatt deutschen Flottengeistes, ein tiefernstes Buch für jeden Deutschen, vor allem aber für die deutsche Jugend.

Freg.-Kapitän Pochhammer, Graf Spees letzte Fahrt

Das Buch vom Grafen Spee und seinen Kreuzern, vom Sieg bei Coronel und heldenmütigen Untergang bei den Falklandinseln. Der wahrheitsgetreue, überaus packende Bericht des ältesten überlebenden deutschen Offiziers. Das reichbebilderte, bereits im 92. Tausend vorliegende Buch wurde in die Liste der zweiten „Hundert Bücher für nationalsozialistische Büchereien" aufgenommen!

Freg.-Kapitän von Hase, Skagerrak

Die volkstümliche Darstellung der gewaltigsten Seeschlacht der Weltgeschichte. Keiner könnte sie packender schildern, keiner ein zwingenderes Bild des gigantischen Ringens geben als der Erste Artillerieoffizier auf S.M.S. „Derfflinger", unseres damals größten Schlachtkreuzers, der immer im Brennpunkt des Kampfes stand.

Pitt Klein, Achtung! Bomben fallen!

Was unsere Zeppeline im schwersten Abwehrfeuer der feindlichen Geschütze und in schweren Gewitterstürmen, in mondhellen Nächten und im dichtesten Nebel erlebten, berichtet sehr anschaulich und außerordentlich packend ein junger Obermaschinistenmaat, der zahlreiche Fahrten nach England miterlebte.

Karl Wiebicke, Die Männer von U 96

Einer der damals Jüngsten, einer aus der Mannschaft von U 96, erzählt vom Leben und Treiben, vom Tun und Lassen, von all dem spezifisch Ubootsmäßigen. Seine Erlebnisse im Kampf mit feindlichen Schiffen und schwerbewaffneten Bombenflugzeugen und vor allem von der unvergleichlichen Kameradschaft an Bord des U-Bootes spricht er schlicht und lebenswahr, wie es einem von Politik und Strategie unbelasteten Soldaten zukommt.

Jeder Band gebunden 2.85 Mark

HaseKoehlerReihe

bringt packende Erlebnisbücher, Zeugnisse deutschen Geistes und deutscher Leistung

Paul Burg, York. Der Weg in die Freiheit

Das abenteuerreiche Leben des Helden von Tauroggen, General York, dessen kühner Entschluß den Anstoß zu den Freiheitskriegen gab. Paul Burg, der Meisterschilderer historischer Persönlichkeiten, lehrt, weitab von schwächlicher Verhimmelung, ehrfurchtsvolles Hinaufschauen zum Idealbild eines Führers in schwerer Zeit.

Immelmann, Der Adler von Lille

Immelmann, Boelcke, Richthofen waren das ruhmreiche Dreigestirn deutscher Kriegsflieger. Immelmann, neben Boelcke der erste Pour-le-mérite-Flieger, gibt in seinen Briefen an die Mutter ein packendes Bild von seinen Luftkämpfen und setzt sich damit unbewußt selbst ein schlichtes Erinnerungsmal.

Fritz Zingel, Was die Welt den Deutschen verdankt

Was deutscher Forschergeist der Welt an unersetzlichen Werten geschenkt, schildert der Verfasser in 20 fesselnden Lebensbildern deutscher Erfinder und Forscher von Gutenberg bis Zeppelin, von Paracelsus bis Robert Koch. Ein lehrreiches und begeisterndes Zeugnis vom Dienste deutscher Geisteshelden an der Menschheit.

H. H. Houben, Der Ruf des Nordens

Forscherschicksale in Nacht und Eis, eine erschütternde Geschichte aller Nordpolfahrer von den Phöniziern und Normannen, von Franklin und Hudson bis zu Nobile und den Polfliegern. Hellauflodernde Begeisterung, eiskaltes Grauen schütteln den Leser. Kein Wunder, daß dies packendste Buch von der weißen Sphinx im Norden bereits weit über 200000 Käufer gefunden hat.

Richard Arndt, Mit 15 Jahren an die Front

Einer der jüngsten Kriegsfreiwilligen des deutschen Heeres schildert anschaulich die schweren Kämpfe einer Jägertruppe im Argonnerwald, um die heißumkämpften Forts von Verdun und ganz besonders den gefahrvollen Gebirgskrieg in den Alpen und den Karpathen. Mit vielen Abbildungen.

Jeder Band gebunden 2.85 Mark